97-84217-20

Schuler, Rudolf

Verkehrsverhältnisse und handel in den...

Düsseldorf

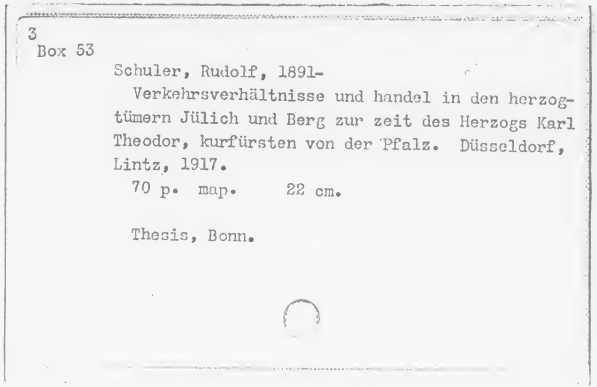
1917

97-84217-20
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

# BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3
Box 53

Schuler, Rudolf, 1891-
Verkehrsverhältnisse und handel in den herzogtümern Jülich und Berg zur zeit des Herzogs Karl Theodor, kurfürsten von der Pfalz. Düsseldorf, Lintz, 1917.
70 p. map. 22 cm.

Thesis, Bonn.

RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

## TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 10-9-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 28536

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

# Verkehrsverhältnisse und Handel in den Herzogtümern Jülich und Berg zur Zeit des Herzogs Karl Theodor,

Kurfürsten von der Pfalz.

## Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der Philosophischen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität

zu Bonn.

Von

Rudolf Schuler

aus Düren.

Düsseldorf 1917

Druck von Ed. Lintz.

Berichterstatter:
Professor Dr. Alois Schulte,
Geh.-Reg.-Rat.

Meinen Eltern.

Die Arbeit verdankt ihre Entstehung meinem von Jugend auf regen Interesse an der Geschichte meiner engeren Heimat. Sie wird auch im Düsseldorfer Jahrbuch Bd. 29 1917 abgedruckt.

Den Herren Vorständen der Archive habe ich für die bereitwillig gewährte Benutzungserlaubnis zu danken. Der Herren, die mich durch ihren Rat besonders unterstützten, Herrn Superintendent Müller in Düren, Herrn Geh. Archivrat D. Redlich und Herrn Bibliotheksdirektor Dr. Nörrenberg in Düsseldorf, sowie vorzüglich Herrn Geheimrat Professor A. Schulte in Bonn, der mir von Beginn an mit wertvollem Beistand zur Seite war, sei auch an dieser Stelle dankend gedacht.

I. Kapitel.

# Verkehrswege.

Die Geschichte des Verkehrs und des Handels ist von der Provinzialgeschichte lange vernachlässigt worden. Das steigende Interesse kommt einzelnen Landschaften zugute, in denen ein starker Staat die Dinge leitete, oder in denen die besondere Blüte eines Gewerbes den Anreiz boten. Für das Herzogtum Jülich gilt das nicht so sehr als für das Herzogtum Berg, die heute zu den hochentwickelten im deutschen Lande gehören. So lückenhaft unsere Kenntnis der Epoche ist, die dem Wirtschaftsleben des 19. Jahrhunderts vorangeht, ebenso wünschenswert und notwendig ist sie, da sie uns lehrreiche Aufschlüsse über die Entwicklung gibt. Mittelalterliche, genossenschaftliche Einrichtungen und streng merkantile Grundsätze nach dem Muster des 17. Jahrhunderts bestehen nebeneinander mit der in den zeitgenössischen Quellen so oft mit Stolz betonten „Freiheit der Handlung", d. h. der Loslösung der Manufakturen von dem Zwange der Gebundenheit an das Stadtrecht. Gegenüber der künstlich gezüchteten Großindustrie in Frankreich[1]) hatte der Kleinbetrieb der ländlichen Industrie den Vorzug gesunderer und sicherer Entwicklung, da sie sich aus sich selbst heraus entfaltete. In engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Wirtschaftslebens und parallel dazu läuft die Ausdehnung der Verkehrswege. Als Wegweiser und als Weg zugleich durchzog der Rheinstrom die Herzogtümer von Süden nach Norden. Nach der Karte, welche den Stand etwa von 1790 wiedergibt[2]), lassen sich gleich zwei Grundrichtungen im Wegenetz feststellen: Die nordsüd- und die ostwest-Straßenzüge. Dabei ist im allgemeinen ein Streben zum Rheine nicht zu verkennen. Hier findet sich eine breite Basis am Strom, die sich nach dem Austritt des Flusses aus dem engen Tale von Andernach-Niederbreisig, von Sinzig bis Düsseldorf erstreckt. Für die Führung des Straßenzuges von diesem wichtigen, verkehrsreichen Tale aus nach Westen sind geographische Gesichtspunkte in erster Linie maßgebend. Das unwirtliche, schwer überschreitbare Hochland der Eifel und andererseits die öden Sumpf- und Heidelandschaften, die sich zwischen Maas und dem Unterlaufe der

[1]) Sieveking, S. 22.
[2]) S. Anhang.

Rur und weiter östlich erstreckten, bildeten starke Hindernisse für den Verkehr. Nur der Mittellauf der Rur, etwa zwischen Düren und Jülich, bot geeignete Gelegenheit zur bequemen Durchführung der von der genannten Basis am Rhein nach Westen führenden Straßen, die sich in Aachen trafen. Der Ober- und Mittelrheinverkehr zog sich über Düren, der vom Niederrhein und weiter aus Norddeutschland über Jülich nach Aachen. Dieses stellte den Strahlenpunkt des Wegenetzes nach den so wichtigen Niederlanden dar, indem die Hauptlinien nach Lüttich und Mastricht liefen.

Den Nordsüdverkehr vermitteln besonders zwei Hauptstraßen: Aachen-Linnich-Venlo und Dortrecht, sowie die von Köln über Dormagen nach Neuß, Mörs, Cleve und Holland durchgeführte Straße.

Nicht so alt ist der Weg, der auf der rechten Rheinseite von Mülheim den Rhein entlang auf kurpfälzisch-bergischem Boden läuft, der sich über Düsseldorf nach Ratingen und weiter nach der Ruhr fortsetzt. Nach Süden entsprach ihm auf dem rechten Ufer dem Fluß entlang keine Fortsetzung. Von Düsseldorf und von Mülheim aus führten auch die Hauptwege ins bergische Land, in welchem die Wege im allgemeinen sehr schwierig zu bauen waren; einer lief von Düsseldorf nach Elberfeld, der von da einerseits sich als Hauptverkehrsstraße über Schwelm nach Braunschweig fortsetzte, andererseits nach Lennep und Hückeswagen ging, und sich eben dort mit der von Mülheim kommenden Hauptstraße vereinigte, um über Breckerfeld nach Iserlohn, über Wipperfürth nach Altena und ins Siegerland fortzulaufen. Im Interesse der Solinger Industrie bestand eine direkte Verbindung zwischen Solingen und Hitdorf am Rhein.

Das sind im wesentlichen die Wege, auf denen sich der große Verkehr um die Mitte des Jahrhunderts bewegte. Daneben gab es natürlich noch eine Reihe von Neben- und Zufahrtstraßen, die aber doch in erster Linie dem lokalen Verkehr dienten. Wenn die Verbindungslinien als „Straßen" bezeichnet sind, darf man damit keineswegs den Begriff verbinden, unter den wir heute die Worte „Straße" und „Chaussee" bringen. Gebaute Wege kommen erst im Laufe des 18. Jahrhunderts überhaupt auf, gerade die alten Verbindungen haben am längsten auf den modernen Ausbau warten müssen. Die ersten Kunststraßen in Deutschland wurden gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts in Schwaben gebaut, nachdem Frankreich schon länger vorausgegangen war[1]). Während in den Städten wenigstens die Hauptstraßen gepflastert waren, geschah über das Weichbild der Stadt hinaus so gut wie nichts zu ihrem Unterhalt. Der Bau gepflasterter Straßen war auf

[1]) Rauers, S. 51.



größere Entfernungen zu teuer, und der von Chausseen lag doch noch in den Anfängen. Es wurden nur von Zeit zu Zeit Kiesschüttungen auf den Wegen vorgenommen, um den Zerstörungen infolge stellenweisen Einsinkens oder infolge von hier und da vorkommenden Durchbrüchen und Überschwemmungen entgegen zu wirken. Trotz strenger Weisung der Behörde[1]) wurden auch diese geringen Verbesserungen von den dazu verpflichteten Herren oder Ämtern nur lässig betrieben. Da ist es kein Wunder, wenn die Klagen über die schlechten Wege eine ganz alltägliche Erscheinung bilden. In einem Bericht[2]) von 1740 heißt es: „Die Straßen in den Städten und Wegen, in den Bergämtern, wo die meiste Passage ist, sind also, daß sowohl die Untertanen als Passagiers darüber dolieren, in elendigem Zustand."

Andererseits fand ein Reisender die Erwähnung mühewert, daß die Straße von Düsseldorf nach Köln für Wagen mit „vier Rädern" gebraucht werden könne[3]). Dabei bestanden für die Radspurweite besondere Bestimmungen, damit die Wege nicht zu sehr zerstört wurden.

Doch ist gerade während der Regierungszeit Karl Theodors sehr viel für die Erleichterung des Verkehrs durch Neubauten modernet Straßen geschehen. Die Kosten dazu wurden durch Landtagsbeschluß bewilligt, mußten aber meistens von den einzelnen Ämtern aufgebracht werden. Es wurden folgende Chausseen im Bergischen in der Zeit von 1764 bis 90 angelegt, die Wiebeking so aufzählt:

1. Derendorf, Duisburg, Wald.
2. Von Neustadt[4]) nach den Steinen[5]).
3. Von da bis Volmerswerth.
4. Derendorf, Ratingen, Kettwig.
5. Pempelfort, Elberfeld, Rittershausen.
6. Pempelfort, Westerwald.
7. Von Krummenweg nach Mülheim-Ruhr.
8. Hittdorf, Kohlfurther Brücke.
9. Mülheim a. Rh., Hückeswagen.
10. Godorf, Oberwesseling.

Ihre Länge betrug zusammen 28 deutsche Meilen, die unter einem Kostenaufwande von 48 748 Reichstalern hergestellt wurden. Die Baukosten mußten die einzelnen Ämter auf sich nehmen, die dafür das Barrieregeld erhoben, einige auf die Zeit von 32 Jahren, andere bis die Auslagen gedeckt waren.

[1]) Scotti.
[2]) Beitr. zur Geschichte des Niederrheins, XV, S. 179.
[3]) Ebenda.
[4]) Neustadt = der südl.-westl. Stadtteil Düsseldorfs.
[5]) Rheinübergangstelle nach Neuß in Düsseldorf-Hamm.

Für die Neubauten im Jülicher Lande ist uns keine geordnete Zusammenstellung überliefert. Hier war Montjoie mit seiner aufblühenden Tuchindustrie auf ganz unzulängliche Verbindungen mit der Außenwelt angewiesen. Eine Summe von 446 Reichstalern, die 1756 von der Gemeinde zur Verbesserung der aus der Stadt bis zur Höhe führenden Wege ausgeworfen wurde, konnte dem Übelstande auf die Dauer nicht abhelfen[1]).

Einige Jahre zuvor war in Düren mit dem Rurbrückenbau[2]) für den stärker werdenden Verkehr mit Montjoie unter 80 000 Taler Baukosten begonnen worden[3]).

Bis 1747 hatte bei Düren nur eine leichte Fußgängerbrücke über die Rur bestanden, während der große Verkehr nach Aachen nördlich der Stadt bei dem Birkesdorfer Hauptzoll auf fester Fahrbrücke über den Fluß ging[4]). Der Rurbrückenbau bei Jülich[5]) 1752 diente der Herstellung des direkten Verkehrs Düsseldorf-Aachen. Auf dem Landtage 1771 war die Anlage zweier Landstraßen beschlossen worden, der sogenannten „Frankfurter Straße" von Nideggen nach Montjoie und der „holländischen Straße" über Düren dorthin[6]). Einer Beschwerde des Dürener Magistrats 1775, der Bau der Strecke Nideggen-Montjoie werde den Verkehr von Düren ab auf die neue Linie ziehen, wurde 1777 stattgegeben[7]) und auf der Linie Nideggen-Montjoie nur das Stück von Nideggen nach Schmidt in Angriff genommen. 1779 wurde der Bau der Straße Düren-Montjoie begonnen, und zwar wurde nicht die bequemere Linie der alten Römerstraße — Germeter-Lamersdorf — gewählt, sondern durch die „Kniffe" von Interessenten erreicht, daß der Weg über Imgenbroich-Simmerrath gelegt wurde. 1782 war er vollendet[8]). Wiebeking schätzt nach allgemeinem Überschlag die Kosten der Chausseenbauten im Jülichschen auf 250 000 Reichstaler, immerhin eine wegen des im Vergleich zum Bergischen leichteren Baues ansehnliche Summe.

Wer vermittelte nun im 18. Jahrhundert den Austausch der Güter? Natürlich war der Verkehr, abgesehen von da, wo Wasserstraßen zur Verfügung standen, ganz auf die Achse angewiesen. Auf dreierlei Art konnte der Güterversandt zu Lande stattfinden: durch eigenes Gefährt, durch den Wagen eines Unternehmers, und endlich durch die Post. Da eigene

[1]) Arch. Montjoie 75.
[2]) Scotti 1745.
[3]) Materialien S. 593.
[4]) Schoop, S. 8, 9.
[5]) Scotti 1732.
[6]) Materialien S. 615.
[7]) D. A. Akten 9.
[8]) Materialien S. 615.



Transportfahrzeuge nur für größere Unternehmen in Betracht kommen können, der Kaufmann selbst aber damals nicht mehr mit seinen Waren reiste, liegt die Hauptgütervermittlung in der Hand von Berufsfuhrleuten, welche die Warenbeförderung gewerbsmäßig betrieben. Sie führten oft stattliche Mengen Geldes mit sich, das in eisernen Kästen in den Wagen aufbewahrt wurde[1]). Der Wohlstand der Fuhrunternehmer war natürlich eng verknüpft mit der Ausbreitung des Handels, der sehr auf die Ehrlichkeit der Fuhrleute angewiesen war, da sie auch die Zahlungen vermittelten. Es war stets das Bestreben der Kaufleute, ihre Güter solchen Fuhrleuten zum Transport zu überlassen, die für die betreffende Strecke Rückfracht mitnehmen konnten, da sonst die Waren zu stark verteuert waren. Die Entwicklung hat dahin geführt, daß die Bewohner einzelner Orte sich fast ausschließlich als Fuhrleute betätigten. Meist entstanden solche Fuhrmannsorte vor den Toren der großen Ladestätten, oder Umladestellen[2]). Die Post kommt nur für Güter mäßigen Umfangs in Betracht. „Truhen" und andere schwere Sachen nahm der Postwagen nicht mit[3]). Mit ihm gingen meist eilige Waren. Schon vor Einrichtung einer allgemeinen Post in unserem Sinne waren Botenkarren seitens der Magistrate der Städte eingerichtet, die den Verkehr mit näher und ferner liegenden Orten vermittelten. Im 17. Jahrhundert mehrten sich dann die Einrichtungen, die als Posten dem allgemeinen, weiteren Verkehr dienten. Diese neuen Verkehrsmittel mußten gegenüber den alten, lokalen, unregelmäßigen privilegiert werden, um auf ihre Kosten zu kommen, bis die Leute sich an das Neue gewöhnt hatten. So konnte es vorkommen, daß Fuhrleute, Kaufherren usw. durch den Bau und Einrichtung ihrer Fuhrwerke den Anschein von Postwagen zu erwecken suchten und Leute mitnahmen[4]). Für die Fuhrleute bestand das Verbot, Briefe zur Beförderung mitzunehmen[5]), um die Post nicht zu schädigen. Da das Briefporto jedoch sehr hoch war, suchten die Leute trotzdem mit Vorliebe den Fuhrmännern ihre Botschaften mitzugeben. Das älteste Postprivileg in Jülich-Berg hatte ein Johann Maurenbrecher[6]), der seit 1675 schon eine Güter- und Personenpost von Düsseldorf nach Nymwegen betrieb und für diese Abgabenfreiheit genoß. Im 18. Jahrhundert folgt dann eine Reihe neuer Linien. 1707 hatte ein von Außem eine Post von Köln über Zchen-

[1]) Mitteilung von stud. math. K. Schick, Bütgenbach, aus Familientradition.
[2]) Rauers, S. 58.
[3]) Archiv Aachen 902, III.
[4]) Ebenda.
[5]) Scotti 1549.
[6]) Hierfür s. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, I, Tönnies.

dorf, Steinstraß, Aldenhoven nach Aachen; 1719 fuhr eine Postkarre Elberfeld-Mülheim Rhein-Deutz. Von der Mitte des Jahrhunderts an entstehen sie schneller; einer Post von Düsseldorf nach Elberfeld und Barmen folgte 1753 die Linie Düsseldorf-Aachen über Jülich. 1761 und 1762 erhielten Dürener Bürger eine Konzession für die Strecke nach Aachen und nach Köln, 1775 auch nach Bonn. Endlich wurden 1791 die Linien Düren-Montjoie-Luxemburg und Jülich-Düren eröffnet, und damit vom Niederrhein eine Verbindung bis Luxemburg geschaffen. Bis dahin hatte der Verkehr über Coblenz, Trier oder Aachen-Lüttich gehen müssen. Im gleichen Jahre wurde durch die Post Jülich-Eschweiler auch dieser Industrieort an die große Linie angeschlossen. Während die Beförderung der Personen in Postkutschen vor sich ging, geschah die Güterbeförderung durch Postkarren. Gegen das Ende des Jahrhunderts war das Postsystem zweckmäßig ausgebaut worden und geordnet, so daß die alten Transportmittel in vollendeter Ausbildung noch eben vor ihrem Ende den höchsten Glanz im Dienste einer neuen Zeit erlebten[1]).

Wenn heute in steigendem Maße für viele Dinge der Transport auf dem Wasserwege dem zu Lande vorgezogen wird, mußten die Gründe hierfür im 18. Jahrhundert bei dem Mangel an Eisenbahnen und auch an guten Chausseen noch viel zwingender sein. So finden wir denn, daß oft gewaltige Umwege nicht gescheut werden, um den bequemeren, den Waren auch zuträglicheren Wassertransport zu ermöglichen. Als Hauptwasserweg kommt natürlich der Rhein in Betracht[2]). Denkmäler der Rheinschiffahrt sind uns schon aus der Römerzeit überliefert, und in der Folge hat der Rhein stets in wechselnder Intensität dem Verkehr gedient. Überseeprodukte, holländische Heringe und niederrheinische Industrieerzeugnisse gingen seit Jahrhunderten rheinaufwärts, während der Strom zugleich den Schiffen mit Waren aus Oberdeutschland und solchen mit Wein von seinem Mittellauf den Rücken bot. Eine Menge von Staaten und Ländchen durchströmte damals sein Lauf, was dem einzelnen Lande, wenn es auch nur mit einem Gebietszipfel an ihn heranreichte, unschätzbaren Vorteil bot, indem es damit unmittelbar an eine große Verkehrsstraße angeschlossen war. Zur gemeinsamen Regelung der

[1]) Wie Zeitgenossen das Vergnügen einer Reise mit der Schnellpost ansehen, zeigt folgende Auslassung bei Dorsch, statistique du département de la Roer Cologne 1804 S. 449: Ces tombereaux couverts d'une toile cirée ordinairement usée et percée et dont les portières ne sont aussi qu'une fort mauvaise toile exposent les voyageurs forcés de s'en servir à toutes les intemperies des saisons; mouillés par la pluie, gelés en hiver, grillés par le soleil et étouffés de poussière en été ils y sont en outre horriblement cahotés.

[2]) Rauers, S. 56. Gothein, S. 237 ff., S. 243.



Verkehrsbedingungen traten die Uferstaaten zu Kongressen zusammen. Leider stellten die Vertreter der einzelnen Herren ihre Wünsche und Meinungen so wenig in den Dienst des allgemeinen Zwecks, daß diese Tagungen für den eigentlichen Verkehr nicht nur keinen Nutzen brachten, sondern im Gegenteil Gegensätze, über die man sich vorher wenigstens von Fall zu Fall verständigt hatte, noch verschärften. Darüber wird im nächsten Kapitel noch Näheres auszuführen sein.

Für die Jülich-Bergischen Lande mußte in politischem Interesse stets ein Hauptbestreben sein, möglichst ungehinderte Verbindung mit den kurpfälzischen Stammlanden halten zu können. Wirtschaftlich wichtiger war die große Meßfahrt nach Frankfurt, die im Frühjahr und im Herbst die Erzeugnisse der bergischen Industrie dort hinbrachte[1]). Für diese Fahrt hatten zwei, zeitweise vier Schiffer ein besonderes Privileg, wonach alle Jülich-Bergischen Waren, die zur Messe geschickt wurden, diesen allein zum Transport überlassen blieben. Die Ausgangspunkte der Meßschiffahrt waren Düsseldorf und Hitdorf. Die Meßschiffe waren dann abgabenfrei und hatten sogar in Köln — gegen Zahlung von 150 Gulden — keinen Aufenthalt zu besorgen. Das war ein besonderes Entgegenkommen, da Köln sonst eine Art Aufsichtsstellung über den Rheinhandel sich anmaßte, und alle Schiffe in Köln zum Kran und zum Stapel zwang[2]). Neben der Meßschiffahrt bestand noch eine große Fahrt nach Mannheim[3]), die den Bedürfnissen des Hofes, wie denen der Industrie entsprach; besonders Zucker geht vom Niederrhein nach Mannheim, von da nach Mülheim und Düsseldorf, Tabak zu den dortigen kurfürstlichen Hauptmagazinen. Der Tabakverkauf[4]) war seit dem 30. 5. 1742 als Regierungsmonopol eingeführt worden, „um das Geld im Lande zu behalten". S. Anhang Tabelle I.

An Stoffen, deren weitere Verbreitung gerade ins 18. Jahrhundert fällt, sind besonders die Kohlen bemerkenswert. Die Kohlen oder der „schwarze Brand" wurden in Mülheim-Ruhr geladen und gingen über Ruhrort entweder den Rhein hinauf bis Köln oder Bonn, oder den Rhein hinunter nach Cleve und auch nach Holland. Doch war der Kohlenhandel im wesentlichen an Hafenplätze und deren näheres Hinterland gebunden, da sie weiter landeinwärts, der hohen Transportunkosten wegen, die Konkurrenz mit dem billigeren Holz noch nicht aufnehmen konnten.

Neben der großen Fahrt, zu der die Schiffer eine besondeer Prüfung ablegen mußten, bestand die Einrichtung der Bört-

[1]) Kuske, Beitr. z. Gesch. d. Nrh., XX, S. 254 ff.
[2]) Vgl. später S. 50 ff.
[3]) Beitr. zur Geschichte des Niederrheins, Bd. XX, S. 256.
[4]) Kölner Archiv 419. Tabakmonopol in Jülich-Berg.

und Marktschiffahrt. Das Charakteristische der Börtfahrt ist, daß die Schiffer regelmäßig der Reihe nach fahren mußten, es ist ein gerechter Wechsel und ein gerechter Anteil damit verknüpft. Wer an der Reihe ist, beginnt zu bestimmter Stunde mit dem Einladen und fährt ebenso genau ab. Sie diente nicht bloß dem Kleinverkehr, sondern beförderte auch nach den Zwischen-Handelsplätzen die Waren vom Stapelort[1]). So gab es 20 Börtfahrer zwischen Köln und Mülheim-Rhein[2]), von denen jeder einen guten Nachen haben mußte mit einem Ladegewicht von 300—400 Zentnern. Die Bestimmungen dieser Börtfahrt waren nach einer 1653 getroffenen Übereinkunft geregelt, wonach die Kölner und Mülheimer gleichmäßig an der Fahrt beteiligt waren. Sie vermittelten den regen Verkehr zwischen dem Kölner Handelsmarkte und der bergischen Industrie[3]). Ebenso wichtig war die Börtfahrt zwischen Köln und Düsseldorf, die fast ganz in den Händen der Kölner lag. Durch Magistratsbeschluß vom 21. 6. 1776 wird die Köln-Düsseldorfer Börtschiffahrt geregelt[4]). Es sind im ganzen 12 Börtschiffer zugelassen, jeder muß zwei gute und mit eigenem Geschirr versehene Schiffe, und zwar ein kleines für Passagiere und ein größeres für Waren besitzen. Die Güter, die nach Düsseldorf befördert werden sollten, werden durch Los verschiedenen Schiffern zugeteilt, ebenso die Reihenfolge der Einladungen. Es werden Montag, Dienstag und Mittwoch, das heißt drei Börttage zur Einladung verstattet, und zwar soll jeder Donnerstags morgens 8 Uhr in einer Ordnung, ohne noch etwas zuzuladen, abfahren. Aus einer am 5. 4. 1784 aufgestellten neuen Frachtordnung[5]), ersieht man zugleich, welche Waren gewöhnlich verschifft wurden. (Siehe Anhang Tabelle II.)

Seit der Beendigung des Dreißigjährigen Krieges bestand die Marktschiffahrt Wesel-Düsseldorf, und zwar war dabei je ein Weseler und ein Düsseldorfer Schiffer privilegiert[6]). Wie die Köln-Düsseldorfer Börtschiffahrt fast ganz in den Händen der Kölner lag, so war hier überhaupt der Mittelpunkt der Schifferorganisationen. Die Verfassung der Schifferverbände am Rhein im 18. Jahrhundert war überall ziemlich dieselbe, sie beruhte auf der lokalen Zunft[7]). In ihr waren alle berufsmäßigen Schiffer, das heißt solche, die für Kaufleute und Spediteure Güter in Fracht nahmen, vereinigt. Sie hatte sich erst in neuerer Zeit entwickelt, zu dem Zweck, die Gewerbefreiheit, die während des ganzen Mittelalters

[1]) Gothein, S. 251.
[2]) Kuske, Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, XX, S. 304.
[3]) Kuske, Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, XX, S. 303.
[4]) Kölner Archiv Nr. 684. [5]) K. A. 684.
[6]) Münker, S. 168.
[7]) Kuske, Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein, 81, S. 3.



in der Mittel- und Niederdeutschen Schiffahrt bestanden hatte, zu beseitigen und die Zahl der Schiffer auf eine kleine Anzahl zu beschränken, auf solche, die gemäß den Bestimmungen der rheinischen Kurfürsten vom Jahre 1603 vorschriftsmäßig gelernt hatten; alle anderen schloß die Zunft an ihrem Orte aus. Sie war bestrebt, ihren Angehörigen ein Monopol gegenüber auswärtigen qualifizierten Schiffern zu sichern. Dies war vor allem ein Lademonopol. Kein fremder Schiffer sollte berufsmäßig am Heimatsort der Zunft laden dürfen. Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen machte Köln. Hier war der Güterumschlag zu bedeutend, als daß nur Kölner Schiffer alles allein besorgen konnten. Wohl war für die Niederrheinische Frachtschiffahrt Zugehörigkeit zur Niederrheinischen Schiffergemeinde mit dem Sitz in Köln erforderlich, aber deren Mitglied konnten auch auswärtige Schiffer werden, und neben vielen Holländern gehörte eine Reihe bergischer Untertanen dazu. Diesem Zunftsystem unterstand ausschließlich die große Fahrt, die Börtfahrer wurden aus der Reihe der Zunftgenossen von dem Magistrat ernannt. In den siebziger Jahren tauchte wieder der Plan auf, eine Börtschiffahrt von Düsseldorf nach Holland einzurichten, um die Erzeugnisse des bergischen Landes, die fast alle von Duisburg aus zu Wasser gebracht wurden, vom eigenen Lande aus zu verfrachten[1]). Die Sache scheiterte an den Gegenmaßnahmen der Duisburger, die eine Börtfahrt nach Holland besaßen, und an dem Transport der bergischen Güter viel verdienten. Erst am Ende der Zeit dieser Darstellung, 1798, wurde unter günstigeren Voraussetzungen eine regelmäßige Börtfahrt Düsseldorf-Dortrecht eingerichtet, die bestehen blieb[2]).

Die Schiffe selbst waren von verschiedenster Größe. Von ganz kleinen Nachen abgesehen, hatten die Köln-Mülheimer Börtfahrer eine Ladefähigkeit von 200—300 Zentnern, die der Köln-Düsseldorfer werden bis 3000 Zentner gehabt haben, während die Schiffe der großen Fahrt 4000 Zentner Ladefähigkeit und darüber besaßen. In den fünfziger und sechsziger Jahren zeigte sich die Tendenz, größere Schiffe zu bauen[3]). Hiergegen fand ein heftiger Kampf seitens der Schiffer statt. Sie klagten, daß dadurch dem kleinen die Konkurrenz unmöglich gemacht werde, daß die Verfrachtung zu langsam von statten gehe. Anderseits fürchteten auch die Kaufleute, daß die kapitalkräftigen Schiffer Handel und Schiffahrt verbänden. Durch die größeren Schiffsräume wurde zudem die Gefahr der Entdeckung des Schmuggels verringert. Auf die Dauer

[1]) Averdunk, S. 83.
[2]) Ebenda S. 119 ff.
[3]) Gothein, S. 241.

konnten all diese Gegenkräfte den zweckmäßigen Fortschritt doch nicht hemmen. Für die Personenbeförderung gab es seit dem 16. Jahrhundert besondere Schiffe. Im 18. Jahrhundert wurden dann immer mehr die sogenannten „Wasserdiligencen" gebaut, die nach Art unserer heutigen Personenschiffe mit allen Bequemlichkeiten der damaligen Zeit ausgerüstet waren[1]). Auf dem Niederrhein wurde auch das Segel benutzt; man ahmte von den Seeschiffen alles Brauchbare nach, wie ein Gutachten des Zollamtes Uerdingen 1791 sagt[2]).

Trotzdem aber damals der Rhein den Hauptverkehrsweg bildete, ist die Stärke der Schiffahrt nicht mit der heutigen Zeit zu vergleichen. Aus einem Bericht[3]) des Zolldezernates an den Kurfürsten Karl Theodor über die Zahl der an der Zollstelle Düsseldorf vorbeifahrenden Schiffe ergab sich folgendes Bild, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese Jahre allerdings gerade einen Tiefpunkt der Rheinschiffahrt darstellen.

| | Rheinaufwärts | -abwärts | zusammen ca. |
|---|---|---|---|
| 1771 | 499 | 310 | 809 |
| 1772 | 373 | 273 | 646 |
| 1773 | 359 | 259 | 618 |

Zum Vergleich sei hinzugefügt, daß die entsprechenden Gesamtzahlen für 1840 2763, für 1900 7465 betrugen[1]).

War der Rhein der durch die Natur gegebene und fast in seinem ganzen Laufe brauchbare Handelsweg, so mußte der Ruhrfluß dagegen erst mühsam durch Menschenhand für die Zwecke der Schiffahrt erobert werden. Wenn auch die Ruhr ihrem ganzen Laufe und ihrer Natur als Nebenfluß nach, nicht gerade die Lebensader des Gesamtverkehrs werden konnte, so liegt ihre Handels- und verkehrspolitische Bedeutung doch klar zu tage. Ungünstige politische Verhältnisse haben bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts eine allgemeine Ruhrschiffahrt unmöglich gemacht. Erst in dem Zeitalter, das den Rahmen dieser Arbeit bildet, als sich schon unter der Kruste der alten Einrichtungen die neuen Kräfte regten und durchzubrechen bemühten, konnten sich die leitenden Stellen der Notwendigkeit, dem neuen Geiste Platz zu geben, nicht mehr ganz verschließen. Allerdings nicht ohne Kämpfe und eine gewisse Resignation; daher darf auch hier eine Übersicht über die Entwicklung der Ruhrschiffahrt als ein Symptom des allgemeinen Dranges nach weiterem Fortschritt Raum finden. Die Schwierigkeit lag darin, daß vier Landesregierungen, als Teilhaber am Ruhrflusse, sich in gemeinsamer Arbeit zusammen-

[1]) Fiegl, S. 15.
[2]) Ebenda.
[3]) Dd. St.-Arch.
[4]) Brandt, S. 28.



finden mußten[1]). Preußen, das von vornherein ein Hauptinteresse hatte, seine beiden Gebiete Mark und Cleve zu verbinden; dann die Abteien von Essen, von Werden, und endlich die Düsseldorfer Regierung. Diese hatte das geringste Interesse an dem Zustandekommen einer allgemeinen Ruhrschiffahrt. Allein schon deshalb, weil preußische Landesteile dadurch wirtschaftlich gestärkt wurden. Denn von Mülheim ab war die Ruhr für die Kohlenschiffe, die eben in Mülheim geladen wurden, bis zum Rheine schiffbar. Bisher war Mülheim der Mittelpunkt des Kohlenhandels gewesen, Mülheimer Kaufleute kauften in den Nachbargebieten Essen, Werden, ja sogar im Märkischen Kohlen auf, verhandelten sie von Mülheim ab zu Schiff und beherrschten durch ihr Kapital den ganzen Kohlenmarkt, auf dem sie manchmal nach ihrer Willkür die Preise festsetzten. In erhöhtem Maße fand das statt, nachdem sie sich zu Ende der vierziger Jahre zusammengeschlossen hatten. In kurzer Zeit war der Preis von 27 bis 28 Rthlr. für 100 Gang[2]) bis auf 45 Rthlr. gestiegen. Besonders litten darunter auch die Fabriken in Berg selbst, und die Kalkbrennereien im Amte Angermund. Die Klagen über den Druck, den die Monopolstellung der Mülheimer ausübte, häuften sich. Da richteten im April 1754 die Kaufleute Büchel und Hünninghausen ein Gesuch an die Düsseldorfer Regierung um Konzessionierung der Schiffahrt auf der Ruhr. Von der Clever Kammer hatten sie schon die Zustimmung, auf eigene Kosten die Schiffbarmachung der Ruhr von Hattingen bis Mülheim zu betreiben. Der Vorteil für Cleve war die direkte Verbindung zwischen Mark und Cleve, besonders die Versorgung von Cleve mit Märkischen Kohlen. Das bedeutete für Mülheim Konkurrenz und Zugrunderichtung seiner bisherigen Monopolstellung im Kohlenhandel. Gleichzeitig wird seitens Berg Abnahme des Fischreichtums, Stillstand der Wassermühlen infolge der Beschädigung der Mühlenschachten, Abnahme der Landzölle, sowie Ruin der Fuhrleute befürchtet: Zudem sah man in dem Gesuch nur den Versuch Cleves, das Monopol für die Ruhrschiffahrt unter Mißachtung der Hoheitsrechte der anderen Uferstaaten an sich zu ziehen. Immerhin verstanden sich die Mülheimer im Hinblick auf das Projekt dazu, die Kohlenpreise erheblich herabzusetzen. Der Siebenjährige Krieg machte dann bald für längere Zeit den Verhandlungen ein Ende, doch wurde der Plan gleich nachher wieder aufgenommen; diesmal von den Unternehmern Hoven und Hüninghausen. An der Weigerung des geheimen Rats in Düsseldorf scheiterte 1766 das Vorhaben abermals. Im

[1]) Walter Kliche, Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins, 37, S. 11 ff.
[2]) Gang etwa 1½ Zentner.

Jahre 1770 wurde das Projekt der Ruhrschiffahrt ernsthaft betrieben von der preußischen Regierung selber. Die Kohlenteuerung einerseits in Cleve, die Überproduktion in Mark andererseits war derart gestiegen, daß eine vorteilhafte Verkehrsstraße fast eine Lebensbedingung für die Weiterentwicklung von Cleve Mark, besonders angesichts der bergischen Konkurrenzfrage geworden war. Aber wenn auch die preußische Regierung die Notwendigkeit der Ruhrschiffahrt einsah, scheute sie doch die Kosten und übertrug daher mehreren zu einer Gesellschaft vereinigten Unternehmern gegen das Monopol der Kohlenschiffahrt die Ausführung des Unternehmens. Als nun der Versuch gemacht wurde, Kohlen von Werden nach Ruhrort abzuschicken, ohne die Düsseldorfer Regierung zu fragen, hielt der Inhaber der unter bergischer Hoheit stehenden Herrschaft Hugenpot, der Freiherr von Nesselrode, die Kohlen an und gab sie auch auf Einspruch der Clever Kammer hin nicht frei. Als Repressalie ließ diese daher die Mülheimer Kohlenschiffe in Ruhrort beschlagnahmen. Sie mußte aber, da sie ohne Befehl aus Berlin gehandelt hatte, die Schiffe wieder freigeben, da man in Berlin ungehalten war über den Zollausfall, den das Stocken der Schiffahrt im Gefolge hatte. Allerdings nahm die Sache eine überraschende Wendung als der Betrieb der Erlaubnis der Ruhrschiffahrt von Berlin aus selbst unmittelbar beim Kurfürsten in Mannheim betrieben wurde. Entgegen allen früheren Bedenken erlaubte Karl Theodor Ende April 1771 den Kohlentransport auf der Ruhr. Dagegen erging fast gleichzeitig von ihm die Mahnung nach Düsseldorf, den Bau der Chaussee nach der Ruhr zu beschleunigen, um auf diese Weise von der preußischen Schiffahrt unabhängig zu sein. Die Gründe für die unvorhergesehene Aufgabe[1]) des Widerstandes sind in Gründen äußerer Politik zu suchen. Vom Frühjahr 1772 ab begann der regelmäßige Kohlentransport auf der Ruhr. Wohl gab sich der geheime Rat Mühe, beim Kurfürsten die Rücknahme seiner Einwilligung zu bewirken, aber vergeblich. In der folgenden Verhandlung über die Gestaltung des Verkehrs gestand Preußen allerdings die Beschränkung der Schiffahrt auf Bergische und Märkische Kohlen, sowie daraufhin erfolgende Visitation zu Kettwig zu. Schon bald nach der Freigabe der Schiffahrt durch Kurpfalz zeigte sich, wie richtig der geheime Rat die Verhältnisse beurteilt hatte, als er vor der Genehmigung gewarnt hatte. Die Visitation in Kettwig wurde von der Clever Kammer bald bestimmt abgelehnt. Der Ruhrorter Zoll auf die Schiffe wurde beträchtlich erhöht, von Schiffen mit 300—600 Zentner Ladefähigkeit wurde statt früher 15—21

[1]) Kliche, S. 91.



jetzt 22—34 Dukaten erhoben[1]), so daß infolge der Abgaben die Mülheimer um den Vorteil des kürzeren Weges gegenüber den Märkischen kamen, die die erhöhten Abgaben nicht zu zahlen brauchten. In den nächsten Jahren bis 1774 kam es noch mehrfach zu Verhandlungen, in denen Preußen die allgemeine freie — das heißt in seinem Sinne „freie" — Schiffahrt forderte, die Berg nur gegen Anerkennung seiner Zollrechte in Broich, sowie Aufhebung der Zollerhöhung in Ruhrort gestatten wollte. Das wollte Cleve nicht zugestehen und alle Konferenzen blieben ohne Ergebnis. Aber wie meist in der Geschichte, so auch hier: Wo die Macht liegt, da ist auch das Recht.

Am 26. Februar 1774 wurde die Clever Kammer von Berlin ermächtigt, mit der allgemeinen Schiffahrt, ohne Beschränkung der Waren, zu beginnen. Vor die vollendete Tatsache gestellt, fügte sich der Kurfürst stillschweigend, zu dem noch notwendigen Schleusenbau wurden einfach die Anlieger unter Gewährung eines Vorschusses herangezogen. Als man im Bergischen zögerte, den Bau zu beginnen, übernahm Preußen kurzer Hand selbst den Bau. Dem Kurfürsten wurde bloß mitgeteilt, daß er die Schleusen gegen Erstattung der Kosten übernehmen könne. 1780 endlich wurden sie alle fertig, und im Juli des Jahres zuerst die ganze Strecke von einem märkischen Kohlenschiff durchfahren[2]). Um die bergische Konkurrenz möglichst zu beseitigen, wurden die märkischen Schiffe nach Holland vom Clevischen Zoll befreit, die rheinaufwärts gehenden jedoch nicht, um der bergischen Industrie, dem stärksten Wettbewerber der Märkischen, nicht billige Kohlen zu liefern. Für diese allerdings wurde wohl der Transport zu Lande auf der nunmehr fertigen Chaussee vorgezogen.

Die übrigen Nebenflüsse des Rheines kommen, soweit sie Jülich-Berg berühren, für die eigentliche Schiffahrt nicht in Betracht. Allenfalls könnte man noch erwähnen, daß die Erft von Neuß bis zur Mündung für kleine Schiffe fahrbar war, und zwischen Neuß und Düsseldorf zwei Schiffe eine geringe Markt- und Börtfahrt trieben. Für den großen Verkehr lag Berg am Rhein bedeutend besser als der Jülicher Landesteil; dieser wurde seiner Länge nach nur von der Rur durchflossen, die zwar — wie im Bergischen die Wupper — der Industrie sehr nützlich war, für den Verkehr dagegen fast gar nichts bedeutete. Der Unterlauf wurde wohl von Nachen bis 30 Fuß Länge, ähnlich wie auf der Erft, befahren.

Wichtiger für die Jülicher Gegend war schon, daß das Gebiet an zwei schmalen Stellen bis an die Maas hinanreichte. Die Schiffahrt auf der Maas scheint zeitweise mit der auf

[1]) Kliche, S. 107.
[2]) Kliche, S. 164.

dem Rheine in Wettbewerb getreten zu sein, die Erzeugnisse des Jülicher Landes vom Rheine weg an sich zu ziehen[1]). Aber nur der südliche der beiden Zipfel, zwischen Roermond und Maastricht gelegen, sah Jülichische Orte am Ufer der Maas, Berg und Urmond; letzteres, das wichtigere, hatte etwa 700—800 Einwohner und trieb Handel mit Spezereiwaren und Lütticher Steinkohlen[2]). Da das eigentliche Hinterland doch zu weit von dem Flusse entfernt war, konnte dieser dem Inlandverkehr nicht in hohem Maße dienen, so daß Jülich hauptsächlich im Verkehr auf die Landwege angewiesen war. Doch als Hafen und Ladeort für den lebhaften Verkehr mit Holland, der auch außer Jülichschen besonders Aachener Handel an sich gezogen hatte, sowie für den Durchgangsfernverkehr blieb der Landzipfel bis an die Maas wichtig. Endlich überschritt hier auch die Straße nach Antwerpen den Fluß.

## II. Kapitel.

# Verkehrshindernisse.

Die Vorbedingung für eine gedeihliche Entwicklung des Verkehrs in Jülich Berg war gegeben. Eine fast einzigartige natürliche Verkehrsstraße in dem Rhein, einige andere Verbindungswege zu Wasser, ein im Laufe der Jahre zweckmäßig ausgebautes System von Landwegen. Es kam dazu der Reichtum des Landes an Bodenschätzen, der Gewerbefleiß der arbeitsamen Bevölkerung, die sie unbedingt bereichern und in eine glänzende wirtschaftliche Lage bringen mußte. Das geschah notwendig, wenn nicht in dem ganzen System des Staates alte, überlebte Einrichtungen den Hemmschuh für eine freie Ausdehnung aller Verkehrsmöglichkeiten abgegeben hätten. Das ist der Unterschied in der Fürsorge des modernen Staats für seine Bewohner und der Aufsicht des absoluten im 18. Jahrhundert für seine Untertanen. Während heute Organisation der Mittel des Staates zum Wohle einzelner und dadurch zur Erholung der Macht des Ganzen erstrebt wird, kann man wohl sagen, daß der despotisch absolute Staat zwar eine strenge Bevormundung des einzelnen Individuums durch mögliche und unmögliche Polizeimaßregeln durchzuführen suchte, daß er aber Lasten und Arbeit, die nicht unmittelbar der Förderung des Fürsten dienten, von sich auf andere Schultern wälzte. So zeigen uns eine Menge Verordnungen Karl Theodors, wie sehr die persönliche Freiheit eingeschränkt

[1]) Averdunk, S. 9.
[2]) Schmidt, S. 265.



war[1]). Von sozialer Fürsorge, geistiger Hebung um des Volkes Willen, Abschaffung von Hemmnissen freier Wirtschaftsentfaltung um dieser selbst willen, war wenig zu verspüren. Unter solchen Zeitverhältnisen war gewiß auch von Erleichterung oder gar Aufhebung der mit am schwersten drückenden Zölle nicht zu denken. Diese bildeten eine wesentliche Einnahmequelle an barem Gelde in einer Zeit, in der namentlich auf dem Lande doch noch immer Naturalabgaben beliebter und besser möglich waren, in einer Zeit, die den Staat andererseits doch schon zu großen Ausgaben an Metallgeld zwang, wenn er in den verwickelten Zeitläufen nicht sein selbst veräußern wollte, wie es gerade damals vielfach geschah. Es wird sich zeigen, daß die Art der Zollerhebung in Jülich-Berg jedoch, das Prinzip der Zollschranken als dem Staate vorteilhaft angenommen, die gesamten Vorteile, die durch die Zolleinnahmen der Allgemeinheit wieder zugute kommen mußten, ganz illusorisch machte. In dem aufgeklärten Absolutismus Preußens war der Vorteil der Staatsorganisation eher erkannt, hier war die Zollerhebung einer rein staatlichen Behörde anvertraut, Beamte des Königs erhoben ihn. Dieser vermeintlichen Arbeit entzog sich die Regierung Karl Theodors durch das verderbliche Pachtsystem. Wie die Bergwerke, die Post, die Rheinfähren verpachtet waren, so geschah es auch mit den Zöllen. Ein einziger Unternehmer zahlte der Regierung eine Pachtsumme aus, und die Zollerhebung lag dann, mit gewissen Einschränkungen allerdings, ganz in seiner Hand. Betrachten wir zunächst die Landzölle. Es fehlte da gewiß nicht an Stimmen, die die Schäden der herschenden Praxis erkannten und auf Reform drangen, sie wurden auch gehört; so war schon 1750 von der Hofkammer in ernste Erwägung gezogen worden, die Erhebung der Landzölle in eigene Verwaltung zu nehmen, aber dem Einflusse der Familie Bertholdi gelang es, gegen „wirkliche mächtige Männer, die gegen den Unfug einer Verpachtung waren", eine Zollfehde zu bestehen und zu ihrem großen Vorteile zu gewinnen[2]).

Meistens wurden die Landzölle für die Jülich-Bergischen Lande auf sechs Jahre[3]) vergeben. Deutlich erkennt man die Einwirkung des französischen Vorbildes des Zollsystemes in dem Titel der Zollangestellten, den „Beseheren", „Empfängern", „Kollektoren", „Admodiatoren", die nichts weiter als die getreuliche Übersetzung oder Übertragung der französischen Worte waren. In der Zeit von 1767 bis 1791 schwankt die Pachtsumme zwischen 27 800 und 32 000 Rthlr., bis sie sich

[1]) Thun II, 183, Scotti, Nr. 2173, 2322, 2375.
[2]) Archiv Speyer, Geh. Akten Nr. 638.
[3]) Ilgen, S. 272.

1791 auf 36 000 Rthlr. erhöht. Davon fiel auf den Jülicher Teil ein Drittel, auf den Bergischen zwei Drittel der Summe. Wie schlecht der Fiskus bei dieser Art der Verpachtung fuhr, zeigt der Bericht Jacobis vom Jahre 1773: Daß die bloße Ausfuhr der Eisenhämmer und Garnmanufakturen dem Zoll über 12 000 Rthlr. einbringe[1]).

Drei Arten von Zöllen sind zu unterscheiden, Einfuhr-, Ausfuhr- und Transitzoll. Wenn die Ware von außen an die Grenze kam, wurde der Zoll erlegt, gegen Einhändigung eines „Zollbriefchens". Blieb nun die Ware im Lande, so zahlte die dem Bestimmungsort nächst gelegene Zollstelle die Hälfte des Zollbetrages zurück. Sogar für binnenländische Waren mußte beim Passieren einer Hebestelle der Zoll bezahlt werden, bei Vorlegung des entsprechenden Nachweises wurde er am Bestimmungsort wieder ganz zurückgegeben. Der Ausfuhrzoll kam, von Vergünstigungen im einzelnen abgesehen, im allgemeinen an Höhe dem Einfuhrzoll gleich. Bei Ausfertigung des Zollbriefchens mußten drei Stüber erlegt werden, die allen bei der Endzollstelle gegen Rückgabe des Briefchens wieder eingehändigt werden sollten — was jedoch die Zöllner oft zugunsten der eigenen Tasche versäumten. Letztere hatten genau Buch zu führen über den Zolleingang[2]) und jeden Monat das Originalprotokoll nebst den Einnahmen dem Zolladmodiator einzuliefern. Der Zolleinnehmer hatte täglich von 6—12 und von 1—7 auf seinem Posten zu sein und auch außer dieser Zeit gegen die doppelte Taxe die Leute abzufertigen. Zwar war für jede Ware der Zoll besonders festgesetzt; konnte aber der Kauf- oder Fuhrmann seine Güter nicht im einzelnen erklären, so wurde einfach von jedem Zentner Ware 20 Albus genommen[3]). Für größere Güter geschah die Tarifierung[4]) bei den schlechten Wegen in Berg, wo das Maultier noch in den letzten Jahrzehnten ein wichtiges Transportmittel bildete, meist nach Lasttiertrachten, die im bergischen Neutarif von 1803 zu drei Zentner à 120 Pfund geschätzt ist. Die Pferdelast ist nach Warentransport berechnet = Karrenlast, im Jülichschen gebräuchlich, die im Tarif von 1769[5]) auf 1200 Pfund berechnet ist.

Die Zahl der Zollstätten in Jülich-Berg ist auf etwa 200 zu veranschlagen[6]). Eine ständige Klage aller auf Erhebung der

[1]) Ilgen, S. 272. Anm. 174. Wenn er Jacobi 1778 auch die Urheberschaft des Planes der Übernahme der Zölle in staatliche Verwaltung zuschreibt, so ist das nicht richtig. Vielmehr hat der Geheimrat Ringel schon 1773 in einem Bericht über die Rheinkommerzien dasselbe angeregt.
[2]) Vgl. Ordnung für Zollempfänger von 1763, abgedruckt bei Ilgen, Anhang.
[3]) Ilgen, S. 281.
[4]) Ebenda, S. 277.
[5]) Abgedruckt bei Ilgen, siehe S. 277, S. 313.
[6]) Für Berg 125, bei Ilgen namentlich angeführt, S. 267, Anm.



Zölle gerichteten Vorschriften war, daß die Fuhrleute die vorgeschriebenen Straßen zu umgehen suchten, um durch Einschlagen von Nebenwegen der Zahlung der lästigen Verkehrssteuer auszuweichen. Das hatte zur Folge, daß der Ring der Zollstellen nur immer enger geschlossen wurde. Das Umfahren war zudem streng verboten, und den Zöllnern für diesen Fall das Recht zuerkannt, von allen die Abgabe zu erheben, die im Umkreis einer Meile von der Hebestelle auf nicht vorgeschriebener Straße betroffen wurden. Ein festes Einkommen bezogen die Zolleinnehmer nicht[1]); sie hatten dafür von jeden 100 Rthlr. Zoll das „Hebegeld" für sich zu beanspruchen, das von einem Drittel bei einer Einnahme bis zu 10 Rthlr., bis auf ein Zehntel bei einer Einnahme von 150 Rthlr. absolut sank. Dabei war kaum einer der Bestechung unzugänglich. Dieser war durch die verschiedenen Bestimmungen über die Befreiung vom Zoll Tür und Tor geöffnet. Die Ausnahmen waren sowohl auf historisch gewordenem Recht begründet, wie auf zeitweisen Privilegien, vom Fürsten unter besonderen Bedingungen verliehen. Auf ersterem beruhte die Zollfreiheit für alles, was von der ständischen Ritterschaft herkam[2]) oder hinging, das gleiche Vorrecht genoß die ganze Geistlichkeit einschließlich der Ordensleute. Auch die Hauptstädte[3]) waren vom Zoll befreit, dann Siegburg und die Freiheit Mülheim, endlich Düsseldorf selbst[4]). Hier war der Güterverkehr, wenigstens soweit der Wasserweg in Frage kam, völlig unbeschwert. Es lag daher sehr nahe, daß auswärtige Kaufleute an ein ihnen befreundetes Düsseldorfer Haus ihre Güter adressierten; dies ließ sie unter eigenem Namen weitergehen — und der Zoll ward auf eine einwandfreie Art und Weise umgangen. — Wenn einzelne Handelshäuser für ihre Waren sich der Zollfreiheit erfreuten, waren das entweder solche, die neue Handelsgegenstände im Lande einführten und dadurch der Allgemeinheit entgegen kamen, oder solche, die auf nicht ganz geradem Wege die Vergünstigung von einer Behörde erreichten. Auswärtige Fürsten, sowie überhaupt Regierungsgüter, machten beim Zoll eine Ausnahme. Wie die Kohlen für die Düsseldorfer Behörden und die Garnison auch bei der Fahrt durch preußisches Gebiet frei von Abgaben waren, so gewährte Jülich-Berg der Äbtissin in Essen die zollfreie Durchfahrt für ihren Bedarf an Wein oder dem Kaiser für Remontepferde[5]).

[1]) Dd. St.-A.
[2]) Dd. St.-A. Maaszollrechnungen 1744 45.
[3]) Jülich, Düren, Euskirchen, Münstereifel, Düsseldorf, Lennep, Ratingen, Wipperfürth.
[4]) Ilgen, S. 292.
[5]) Dd. St.-A. Restriktenbücher, Februar 1747.

Eine dem Zoll ähnliche Verkehrsbelastung bildete die Erhebung der Barrierengelder. Diese wurden entweder von seiten der Ämter erhoben, oder aber auch, und zwar meistens, in Pacht gegeben. Um 1800 betrug die Einnahme an Barrierepachtgeldern in Berg jährlich 27 477 Rthlr.[1]). Die Höhe der Abgabe schwankte je nach der Länge des Weges, für den sie erhoben wurde. Es bestand wohl eine Einheitstaxe für eine bestimmte Entfernung und dementsprechend wurde, da die Hebestellen nicht gleichmäßig verteilt waren, ein ganzes, ein halb oder dreiviertel Barrieregeld erhoben[2]). Aus doppeltem Grunde machten die Straßen oft große Umwege innerhalb eines kleinstaatlichen Territoriums. Nach deutschem Recht durfte der Landesherr nur dann Wegegeld erheben, wenn die Straße in einer bestimmten Länge sein Gebiet durchzog, außerdem sollten die Reisenden möglichst viel im Lande verzehren und je länger der Weg, desto mehr wurde ausgegeben. Dorsch, Statistique, S. 445 sagt: Les grandes routes du département ne sont pas partout les plus courtes; c'est que les souverains qui se partageaint autrefois les gouvernements du pays loin d'abréger le chemin public qui conduisait par leur territoire cherchèrent plutôt à le prolonger afin de favoriser leurs sujets aux dépens des voyageurs obligés de dépenser d'avantage chez eux, ou d'y acquitter les droits de passe pour la perception duquel il fallait un chemin qui eut la distance déterminée par les lois de l'empire germanique.

Der Rhein, als Hauptverkehrsweg, hatte auch die stärkste Verkehrsbelastung in erster Linie durch die Zölle zu ertragen. Zwar hieß es im westfälischen Frieden „libera sint inter utriusque Rheni ripae incolas commercia et navigatio". Die Durchführung dieses Ideals sollte, wenigstens in der Hauptsache, aber erst dem 19. Jahrhundert möglich werden. Waren so manche Vergünstigungen und Befreiungen für einzelne Kaufleute, wie für ganze Stände vorhanden, so empfanden die Nichtbevorrechtigten die Last der Abgaben nur noch drückender. Erhöht wurde dieser Druck noch durch die Zahl der Rheinuferstaaten. Um die hauptsächlichsten zu nennen: Holland, Preußen mit Geldern, Kurpfalz mit Berg, Kurköln, Stadt Köln, Kurtrier, Hessen, Kurmainz, Baden. Von diesen hatten Mainz, Trier, Köln, Pfalz, die mit besonders wichtigen Gebietsteilen am Rhein lagen, schon früh Vereinbarungen getroffen zur Förderung des Rheinhandels, so 1464, 1506, 1550 und 1637[3]). Sie versprachen gegenseitig den Schiffern und

[1]) Arch. Speyer Geh. A. 671.

[2]) Für mehrere Straßen sind die Barrieren mitgeteilt im Anhang, ebd. die pfälzische Chausseepolizeiordnung 1766. Tabelle IIIa u. b.

[3]) Ber. d. Hofkammerrats Ringel, Manuskr. im Düsseld. Staats-Arch. a. Gothein.



Kaufleuten sicheres Geleit und gute Instandhaltung des Leinpfades, auf dem die Pferde die Schiffe bergwärts zogen. Um die Kosten hierfür zu decken, wurden, wie es hieß, die Zölle ursprünglich erhoben. In der Zollordnung von 1637[1]) waren sehr nützliche und praktische Bestimmungen über Zollerhebung und die Pflichten der Zollbeamten angeführt. Regelmäßige Zollkongresse sollten die gemeinsamen Fragen regeln. 1699 trat ein solcher Kongreß wenigstens der Hauptinteressenten zusammen. Es wurde darauf beschlossen, daß alle Uferstaaten die anerkannte Zollhöhe um ein Drittel herabsetzen sollten[2]). Doch blieb dieser Nachlaß für die Handhabung auf dem Papier. Die Zöllner erhoben wo möglich die früheren Sätze weiter, und ließen dabei das nachgelassene Drittel in die eigene Tasche gehen. Über den Verhandlungen zur Aufstellung einer einheitlichen Tarif- und Frachtordnung verschärften sich die Gegensätze unter den Staaten, so daß eine Gesamtregelung der Schiffahrt nicht zustande kam. Jedes Ländchen konnte nunmehr Zölle nach Belieben erheben, ohne sich um die Pflichten, die Fahrstraße in gutem Stand zu halten, zu bekümmern. So kam es, daß um die Mitte des Jahrhunderts 39 Zölle und Lizenten auf dem Rheinstrom vorhanden waren[3]). Der Lizent war eine nicht dem Wesen, sondern nur der Geschichte und Handhabung nach vom Zoll verschiedene Abgabe[4]). Er konnte in jedem Territorium nur einmal erhoben werden, es gab auch keine Befreiungen davon, wie bei Zöllen möglich war. Auch die Düsseldorfer Regierung bereitete dem Verkehr auf dem Rhein allerlei Schwierigkeiten. 1762 war Kaiserswerth durch reichshofgerichtliche Entscheidung nach mehr hundertjährigem Prozesse mit Kurköln Karl Theodor zugesprochen worden. Die Reichsexekution wurde Preußen aufgetragen. Zugunsten Kurkölns verzögerte Preußen die Ausführung um einige Jahre[5]), da es damals vorübergehend ein Kanalisierungsprojekt für den Lippefluß im Auge hatte[6]) und das Wohlwollen Kurkölns als Lippeuferstaat nötig zu haben glaubte. Von welcher Bedeutung das war, erhellt am besten daraus, daß für das Rechnungsjahr 1768/69 dort 43 938 Rthlr. an Lizentgeldern eingingen[7]). Als dann endlich Kurpfalz Besitz ergriffen hatte, verlegte Köln den Kaiserswerther Zoll nach Uerdingen, während der neue Landesherr von Kaiserswerth dort ruhig den Zoll weiter erheben ließ. Da beschwerten

[1]) Gedruckt von Nikolaus Heil zu Mayntz.

[2]) Siehe Ringel.

[3]) Ringel.

[4]) Averdunk, S. 11 ff. Ilgen, S. 246, Anm. 87.

[5]) Pol. Korr. Friedr. d. Gr., Bd. 25, 15918, 15955.

[6]) Klicke, S. 75 ff.

[7]) Od. St.-A. Landrentmeistereirechnungen 1769/70.

sich 1768 die niederrheinischen Schiffer[1]) insgesamt beim Kaiser über die „unerträglichen Neuerungen“ am Rhein, daß nämlich zu Kaiserswerth jetzt auch eine Zollstelle errichtet sei, während er doch in Uerdingen schon im voraus erhoben werde. Von Reichswegen wurde der Kölner daher bedeutet, seinen Zoll aufzuheben[2]). Außer in Kaiserswerth befand sich noch in Düsseldorf eine kurpfälzische Rheinzollstelle.

Ein empfindliches Hindernis für die Schiffahrt auf dem Rheine hatte bisher die Kirche von Rodenkirchen gebildet[3]), die in scharfem Winkel auf das Ufer stieß, so daß die Pferde nicht daran weiter gehen konnten. Diese mußten daher immer abgespannt und die Leinen auf einem Kahn um das Hindernis herumgefahren werden. Im Jahre 1785 ließ die Jülich-Bergische Regierung zwischen Kirche und Strom einen festen Damm mit Pfad herstellen, der den Schiffern ermöglichte, ohne Aufenthalt vorbei zu fahren. Da die Anlage 11 500 Rthlr. gekostet hatte, so erhob Jülich-Berg jetzt in Rodenkirchen eine Abgabe von 8 Stbr. pro Pferd, statt der bisherigen zwei für das Leinenumstechen. Trotz des Protestes von Kurköln und anderer Rheinfürsten blieb die neue Verkehrssteuer bestehen.

Eine Zollstelle brachte je nach der Lage oft ansehnliche Summen Geldes ein; Bacharach und Caub erzielten eine jährliche Einnahme von durchschnittlich 5200 Rthlr., während zu Düsseldorf 1769 an Rheinzollgefällen 49 704 Rthlr. einkamen[4]). Die Flußzölle wurden ebenso verpachtet wie die Zölle zu Lande. Der Pächter hatte „fromme und fleißige Beseher“ anzustellen, die jedoch der Bestätigung der Regierung bedurften. Die anderen Zollbediensteten brauchten nicht angezeigt zu werden, sollten aber Leute von gutem Handel und Wandel sein. Daneben wurde direkt von der Regierung ein von ihr besoldeter Kontrolleur angestellt, der beim Zoll die Aufsicht zu führen und das Regierungsinteresse wahrzunehmen hatte. Um die schon vorher angedeuteten Unterschlagungen des auf Veranlassung des Zollkongresses von 1699 nachgelassenen Zolldrittels durch die Beamten aus der Welt zu schaffen, wurden 1775 die Rheinzölle neu geregelt. Sie wurden nun nicht mehr verpachtet, sondern von Staats wegen direkt erhoben[5]). Das früher weggelassene Drittel sollte danach für die Staatskasse eingezogen werden; dagegen erhielten die Zollbeamten jetzt eine ausreichende feste Besoldung. Es wurde festgesetzt ein jährliches Gehalt von 900 Rthlr. für den Zollkollektor und die beiden ersten Beseher; 800 Rthlr. für

[1]) K. St.-A. Schiffahrt 675.
[2]) Pol. Korr., Bd. 27.
[3]) Kuske, Annalen des hist. Vereins, 81, S. 23.
[4]) Dd. St.-A. Landrentmeistereirechnungen 1769/70.
[5]) Vgl. die Beamtenliste im Kurpf. Hof- u. Staatskalender.



den Kontrolleur und den Zollschreiber; 150 Rthlr. endlich für die Zollknechte. Zu dem Zoll kam in Düsseldorf als Abgabe für die Schiffahrt noch das Hafengeld[1]). Es wurde erhoben: von einem Stamm Tannen- oder Eichenholz bei Flößen 8 Alb., von einem Kahn, Wochenfähre, großen Nachen 40 Alb., von einem Wohnschiffchen ein Rthlr., von einem großen Schiff 2 Rthlr., von dem Badehaus, „weil solches einen geraumen Platz einnimmt“, 3 Rthlr.

Die Zölle bildeten eine Abgabe, die, historisch geworden, den Schiffern als ein notwendiges Übel erschien. Zudem waren sie eine in allen Ländern übliche Verkehrssteuer, die daher nur bei einzelnen Übergriffen Grund zu diplomatischem Einschreiten bot. Im Gegensatz dazu stand ein Verkehrshindernis schlimmster Art, das von jeher stets von den Nachbarstaaten bekämpft, trotzdem auch noch im 18. Jahrhundert immer bestrebt war, seinen unrechtmäßigen Einfluß noch weiter auszudehnen: der Kölner Stapel. Außer Köln nahmen allerdings am Rhein noch Dortrecht, Mainz und Speyer das Stapelrecht in Anspruch, doch hatten diese für den Jülich-Bergischen Handel und Verkehr bloß untergeordnete Bedeutung. Das Stapelrecht besteht in der Verpflichtung des Kaufmanns, seine Ware an dem Stapel auszuladen. Häufig wird damit die andere Verpflichtung verbunden, die Ware eine bestimmte Zeit hindurch im Kaufhaus der berechtigten Stadt feil zu bieten, ehe er sie einladen und weiterführen darf[2]). Tatsächlich diente der Stapel als Mittel den Fremden oder Gästen gegenüber, den Kleinhandel in die Hände der eigenen Bürger zu bringen und den Großhandel der Fremden über die eigenen Mauern hinaus zum Eigentum des eigenen Marktes zu machen[3]). Die Kölner gaben als Rechtsuntergrund für ihren Stapel Privilegien aus den Zeiten der Kaiser Karl IV. und Maximilian an. Durch die folgenden Jahrhunderte steht die Anfechtung dieses Rechtes stets in Wechselwirkung mit der politischen Macht der Stadt Köln einerseits, ihrer Nachbarn und Gegner anderseits. Schließlich hat Köln im Laufe der Jahrhunderte doch sein Stapelrecht durchgesetzt, so daß es als etwas geschichtlich Gegebenes im 18. Jahrhundert dastand. Erst als die Stadt über das Stapelrecht hinaus neue Handels- und Verkehrsvorrechte beanspruchte, gingen die Gegner daran, in ihrem Kampfe um ihr Recht nun auch das Stapelrecht selbst als zu Unrecht bestehend nachzuweisen und anzugreifen[4]). Über den Stapel hinaus hatte Köln einen

[1]) Dd. St.-A.
[2]) Gothein, Westd. Zeitschr. 14, S. 248.
[3]) Falke, Gesch. d. Deutschen Handels, I, 245.
[4]) Vgl. Windscheid, Commentatio de Stapula. Düsseldorf 1775.

Kran errichtet, an dem jedes Schiff auszuladen und dafür ein besonderes Kranengeld zu entrichten hatte. In der 1712 vom Kölner Rat neu herausgegebenen „Weinrol sämbt andern dazu gehörigen Ordnungen[1])“ werden die Kranengelder für die verschiedensten Güter, vom Weinfaß und Mühlenstein angefangen, bis zum holländischen Stockfisch angegeben. Die Gebühren schwanken zwischen zwei Albus für eine 50 Pfund schwere Kupferplatte und 4 Gulden 12 Albus für ein vierundzwanzigpfündiges eisernes Geschütz. Da der Eigenhandel der Stadt seit dem Dreißigjährigen Kriege sehr gesunken war, suchte sie nun in der Gütervermittlung einen Ausgleich und war bestrebt, eine Art Monopolstellung im Rheinhandel zu erlangen. Die Schiffe, einerlei woher sie kamen, sollten in Köln ihre Abgabe zahlen, und ihre Waren auf kölnische Schiffe umladen, damit diese den Verdienst der Fracht hätten. Das Umladen verteidigte man damit, daß die lange Stromfahrt und der unaufhörliche Wechsel des Fahrwassers Schiffe von verschiedener Tragkraft, und für jede Fahrstrecke besondere Steuermänner notwendig mache. Wäre dieser Grundsatz unangefochten durchgedrungen, so hätte Köln schließlich den ganzen Schiffsverkehr und Handel auf dem Rhein allein in Händen gehabt, wodurch das Lebensinteresse von Jülich-Berg stark berührt worden wäre. Da jedoch alle Güter, die an Kölner Bürger adressiert waren, frei von Abgaben wie vom Stapel waren, so war — ähnlich, nur in viel größerem Maßstabe als in Düsseldorf — die Umgehung des Stapels auf die schon früher angegebene Weise etwas ganz Alltägliches.[2]) Eine besondere Streitfrage war die, ob alle Güter dem Stapel unterworfen sein sollten. Markt- und Meßgüter galten allgemein als frei[3]), zum Beispiel das Frankfurter Meßschiff aus dem Bergischen. Anderseits war für die sogenannten „Bentgüter“ der Stapelzwang auch von den fremden Kaufleuten anerkannt. Die Schwierigkeit lag nun darin, daß in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Begriff „Bentgut“ nicht mehr ganz klar war. Das geht deutlich hervor aus mehreren Gutachten, die der Kölner Rat über den Begriff des Bentgutes einforderte[4]). In der „Erenwerte Ordnung deß Kauff-Hauses Gürzenich in des Heyl. Reichs freyer Statt Cöllen“ von 1707 heißt die Bestimmung: „Wer Bentgüter-Fettgüter d. i. Butter, Käß, Schinken, Speck, geraucht Fleisch, Seyff, welcher ein oder außwendig Käß / Kantert / Butter und Seiff auß einem Nieder- in den Oberländer über Bord setzen und also hinauf schicken will, / soll

[1]) Falke, Gesch. d. deutschen Zollwesens, S. 329.
[2]) Kölner Stadt-Arch., Stapel 182.
[3]) Ebenda.
[4]) Kölner Stadt-Arch., Stapel 187.



vorerst solche Wahren unter seinem Namen und in welchem Schiff sie erfindlich / auff einem Zettel verzeichnen / und dem Zinß-Meistern ehe er einig Zeichen davon gibt, / zustellen / denselben Zettul soll der Zinß-Meister auf die Kaufhaus-Pfort anschlagen und drey Tag zum freyen Kauff der Wahren darauff stehen lassen nach Umbgang deren das Zeichen geben / und wann die Gebühr erstattet / als den erst und anderer Gestalt nicht / bey Straff 25 Goldgulden, über Bord setzen lassen.“

Als Begriff gleich Fettwaren wurde Bentgüter meistens gedeutet. Die vielen Streitigkeiten zeigen, daß das nicht unangefochten blieb. Bentgüter sind auch manchmal gefaßt als unwagbare Güter, das heißt solche, die per Stück oder Last geführt wurden. Dann wurde es auch von lat. vendere oder franz. vente abgeleitet[1]). Danach würden alle Güter, mochten sie in Fett-, Fisch- oder Trockenwaren bestehen, wenn sie nicht nur durchgeschickt wurden und allein peregrinationis causa in Köln ankommen, dort zum Verkauf ausgesetzt werden müssen[2]). Der Unterschied zwischen Fett-, Fisch- und Trockenwaren war danach hinfällig, indem alle Waren dem Stapel ausgesetzt sein sollten, vermöge welchen der Gast mit Gast nicht handeln konnte[3]). Diese letzte Auslegung des Begriffes war der Stadt natürlich am willkommensten, da sie ihren Wünschen entgegenkam. Unter diesen Verhältnissen hatten die Schiffer und Kaufleute aus Jülich-Berg am meisten zu leiden. 1705 war wohl die Vereinbarung getroffen worden, daß die holländischen Güter, die für den Eigenverbrauch Düsseldorfs bestimmt waren, vom Kölner Stapel frei, sofort nach Düsseldorf gebracht werden durften[4]); später versuchte dann Köln seine alten Ansprüche zu erneuern. Die oberrheinische Schiffahrt nach dem Niederrhein konnte Köln infolge seiner Lage viel unmittelbarer treffen. Eine besondere ungünstige Stellung nahmen die Orte Mülheim a. Rh. und Zündorf, die beiden Rheinorte, zwischen die sich das stadtkölnische Gebiet einschiebt, ein. Auf wiederholte dringende Klagen der Mülheimer und Zündorfer Kaufleute richtete Düsseldorf am 22. September 1769 eine Beschwerdeschrift über die folgenden Punkte nach Köln[5]): Die Kölner halten die nach Mülheim bestimmten Schiffe an, gleich welche Waren sie führen, zwingen sie umzuladen und von einem Kölner Spediteur unter hohen Gebühren weiter fahren zu lassen. Überdies erpressen sie unter verschiedenen Rubriken, als

[1]) Vgl. auch holl. Venten = Loschlagen, chnell an den Mann bringen
[2]) K. St.-Arch., St. 187.
[3]) Über die Handelsvermittlung usw. vgl. Kuske, Westdeutsche Zeitschrift 24.
[4]) Kuske, Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, XX, S. 338, 339.
[5]) K. St.-Arch., St. 182.

Kranengeld, Meßlohn, Werft-, Hafen-, Briefschengeld, viel Geld. Die Güter, die von jülich-bergischen Orten versendet werden, werden von holländischen Schiffern nicht angenommen, wenn die Waren nicht zuerst nach Köln gebracht und einem dortigen Spediteur die Gebühr entrichtet ist. Sogar will den Mülheimer Kaufleuten nicht gestattet werden, ihre Weine usw. ins Jülichsche, nach Lüttich und Brabant zu schicken, oder eben daher die Notdurft zu ihren Fabriken zu beziehen, es hätten sich denn die Fuhrleute zuerst in Köln gemeldet und wegen des anmaßlichen Stapels auf dem Kaufhause ich abgefunden, wenn anders die Fuhrleute Strafen von 20—30 Kronentalern, Arresten, entgehen wollten, wann sie etwa wieder Köln passierten.

Es wird ersucht, diese Neuerungen — früher wurde von jülich-bergischen Schiffen nur Passagegeld erhoben — abzustellen. Auf dieses Schreiben von Düsseldorf antwortete Köln erst am 2. März 1770[1]). Es behauptete, alle Güter, die zwei Meilen im Umkreis der Stadt durchtransportiert würden, also auch die von Mülheim, zum Stapel zwingen zu dürfen. Im übrigen beschränken sich die Kölner auf allgemeine Redensarten. Sie weisen auf angebliche Vorteile hin, die der Kaufmann durch das Stapelrecht habe, und daß nur „die Gewinnsucht etlicher weniger zuweilen das Gedächtnis der Wohltat verdunkle"; sie bitten zu erwägen, in welch' „betrübte Umstände" die Schiffahrt versetzt würde, wenn ihr die Schranken zu einer Niederlage an etlichen Orten auf dem Strom nicht gesetzt wären, und der niederrheinische Schiffer soweit hinauffahren könne, als er wolle, und der oberländische ebenso weit herunter. Für diese schönen Worte ist ein positiver Beweis nicht angeführt. — Dieser lag eben in der „uneigennützigen" Gewinnsucht der Kölner selber. Auf die Klage der Fuhrmannsabgabe betreff Waren von und für Lüttich, Brabant leugnen sie einfach ab, daß außer Pflaster und Passagegeld irgend etwas zu zahlen sei.

Da von keiner Seite irgend ein Zugeständnis gemacht wurde, stieg die Spannung immer mehr, und erreichte in den folgenden Jahren ihren Höhepunkt. Die Schiffahrt ging stark zurück[2]), es kam soweit, daß berg'sche Schiffer sich weigerten, Güter nach Mannheim zu bringen, da Zölle und Stapelgeld den Betrag der Fracht überstiegen[3]). Die Kaufleute versuchten nun vielfach das kölnische Gebiet dadurch zu umgehen, daß sie nun ihre Güter von Mülheim aus zu Lande nach Zündorf brachten. Allein der schlechte Zustand des Weges, dem trotz Klage nicht abgeholfen worden zu sein scheint, hat

[1]) K. St.-Arch., St. 182.
[2]) Vgl. die Statistik auf S. 10.
[3]) Dd. St.-A.



diesen Weg doch nicht ganz allgemein werden lassen. Die Düsseldorfer Regierung gab sich im Hinblick auf den Rückgang des Handels und Verkehrs mehrfach mit dem Problem der Abhilfe ab. So beabsichtigte sie zunächst in Mülheim ein Kaufhaus zu errichten, die niederrheinischen Güter dort auszuladen und zu Lande über Siegerland und Nassau nach Frankfurt bringen zu lassen, — worüber sich Köln in Düsseldorf zu beklagen sucht! Der Jülich-Bergische Statthalter, Graf Goltstein, ließ im September 1773 durch den Hofkammerrat Ringel einen Bericht über die Mängel und Verbesserung des Rheinhandels einfordern[1]). In ihm wurde der Niedergang des Rheinhandels neben den vielen Kriegen in erster Linie den Kölnern zur Last gelegt. War es doch sogar so weit gekommen, daß dem Kaufmann die Einfuhr der Waren aus Holland und den nordischen Ländern per Achse in die Rheingegend bequemer schien als der Schiffsweg. Ja, es wurde Holländer Käse und Stockfisch über Bremen nach Frankfurt verfrachtet[2]). Nichts ist bezeichnender für die gesamten Zustände, als die wehmütige Betrachtung, die der Berichterstatter anstellt, über die Uneinigkeit: ad quid enim multitudo legum, si non exequantur, aut exequendi potestas desit; kurz: Ein jeder ist sein eigen Helfer und Richter geworden. Zur Abhilfe schlägt Ringel eine Zollreform nach preußischem Muster vor, d. h. die direkte Verwaltung durch den Staat. Ferner wünscht er das Zusammengehen der Hauptinteressenten Kurköln, Kurtrier, Mainz, Preußen gegen die Anmaßung der Reichsstadt Köln. Der Einsicht der letzten Forderung hat sich der Statthalter nicht verschließen können: Es kam tatsächlich zur Verhandlung mit Kurköln und Trier über gemeinsames Vorgehen[3]). So sollten z. B. alle nach Köln bestimmten Waren das sonst nachgelassene Zolldrittel aufzahlen. Doch hatte diese Maßregel aus den schon bekannten Gründen keinen Erfolg. Auch eine für Köln angeordnete Kohlensperre brachte der einheimischen Kohlenindustrie mehr Schaden als Köln, so daß sie bald wieder aufgehoben wurde.

Besonderes Interesse verdient der Plan, durch einen Kanalbau Mülheim-Zündorf den Schwierigkeiten mit Köln ein für allemal aus dem Wege zu gehen. Im November 1773 gab Kurfürst Karl Theodor, vielleicht durch den gerade fertig gewordenen Bromberger Kanal in Preußen darauf hingelenkt, dem Hofbaumeister Wauters den Befehl, ein Kanalprojekt Zündorf oder Porz-Mülheim auszuarbeiten. Wauters

[1]) Dd. St.-A., Bericht des Hofkammerrats Ringel über die Rheinkommerzien, September 1773.
[2]) Ebenda.
[3]) Dd. St.-A.

hatte nach kurzer Zeit vier verschiedene Pläne fertig[1]), von denen drei den Kanal auch kurkölnisches Gebiet berühren ließen; der vierte, nur auf bergischem Boden, war der teuerste Plan. Der Kostenanschlag schwankte, je nach dem Wege, zwischen 128 000 und 183 000 Rthlr. Die Zeitdauer des Baues war auf zwei Jahre geschätzt. Doch ist es bei dem Projekt geblieben; die Regierung scheute wohl die hohen Kosten des Baues und so wurde der Plan ad acta gelegt.

In allen Angelegenheiten der Schiffahrt ging die Stadt Köln Hand in Hand mit Holland[2]), so daß die bergischen Schiffer bei Bergfahrten und bei Talfahrten Unannehmlichkeiten hatten. Deshalb erhob die kurpfälzische Regierung seit 1769 von allen Schiffen aus Dortrecht und Rotterdam eine Abgabe als Repressalie. Aus Besorgnis vor kriegerischem Eingreifen des Kurfürsten gingen die Generalstaaten den Rat Preußens an[3]). Friedrich riet zur Sperrung der Einkünfte von Bergen op Zoom und Ravenstein, die Karl Theodor zustanden. Erst nach langem Drängen konnte sich Holland hierzu verstehen, wonach es dann mit Kurpfalz zu einem befriedigenden Abkommen gelangte. Der Streit über den Kölner Stapel zog sich noch Jahre lang hin. Die Publizistik bemächtigte sich gleichfalls der Sache, neben der schon angeführten Schrift des Professors Windscheid aus Düsseldorf war zu Köln eine Dissertation von Gerhard Ernst Hamm entstanden: Stapula Ubio Agripinensis ab urbe condita 1774. Der Reichshofrat, an den die Frage schließlich herangetreten war, entschied 1776 mit der grundsätzlichen Anerkennung des Kölner Stapels, ohne aber eine klare Antwort über den Umfang, auf welche Güter sich das Stapelrecht erstrecke, zu geben. Nach dieser Entscheidung gelangte man für die folgenden Jahre anscheinend zur gütlichen Einigung, die einzelnen Streitfälle wurden durch beiderseitiges Entgegenkommen gelöst. Zu Ende der achtziger Jahre hat dann eine neue, von Köln ausgehende, Verkehrssteuer die Gemüter in Düsseldorf erhitzt. Schon 1768 verfiel die Stadt Köln auf den Gedanken, eine Frachtwage einzurichten für die aus Holland zu Wasser nach Köln geführten Güter[4]). Beim Reichshofrat suchte die Stadt eine ihrer Absicht entsprechende Entschließung zu erreichen. Dieser aber sprach sich dahin aus, daß zuvor die übrigen Interessenten, wie Kurpfalz und Kurköln darüber befragt werden müßten. Daher stand Köln vorerst von der Ausführung des Planes ab. Doch hatte von jeher am Rhein in Köln der so-

[1]) Dd. St.-A.
[2]) K. Arch. 712 713.
[3]) Pol. Korresp. Friedrichs d. Gr. XXX, 19106, 19142.
[4]) Dd. St.-A. u. K. Arch. 712/713.



genannte Hauskranen bestanden, an dem auf Begehr jeder Schiffer die auf dem Frachtbriefe angegebene Gewichtsziffer nachprüfen konnte, da sowohl Kaufleute wie Spediteure sich gerne zu ihren Gunsten in der Gewichtsangabe irrten. Als durch den Eisgang 1784 der Kran zerstört wurde, gewann der Plan der Errichtung einer allgemeinen Frachtwage wieder Boden[1]). Was der Stadtrat nun 1768 durch den Reichshofrat nicht hatte erwirken können, versuchte er 1791 eigenmächtig durchzuführen. Am 18. April 1791 setzte Köln die Düsseldorfer Regierung von der beabsichtigten Frachtwage in Kenntnis[2]). Alle Güter, die Köln passierten, sollten pro Frachttaler drei Albus als Wag- und Hafengeld zahlen. Die Neueinrichtung hatte auch ein unbeschränktes Stapelrecht zur Voraussetzung. Köln setzte sich mit Holland in Verbindung, und gewann Amsterdam durch die Errichtung einer regelmäßigen, postmäßigen Börtschiffahrt Köln-Amsterdam, die 1790 begründet wurde. Alle vierzehn Tage sollten je zwei Schiffe von Amsterdam auf Köln und umgekehrt fahren[3]). Zugleich wurde eine neue Frachtliste für Güter von Amsterdam nach Köln aufgestellt. Diese enthielt besonders hohe Frachtsätze, so daß sich in Kölner Kreisen selbst Stimmen vernehmen ließen, daß der Transport nicht zu sehr beschwert werden dürfe, damit er nicht dem Strom abwendig gemacht werden würde[4]). Sogar die Kölner Handlungskommissarien richteten eine Eingabe gegen die „verderblichen Neuerungen", besonders die neue Frachtliste anläßlich der Errichtung der Frachtwage[5]). Schließlich wurde die neue Liste doch eingeführt[6]). (Siehe Anhang Tabelle IV).

Gegen die von Amsterdam und Köln eigenmächtig erneute Regelung der Frachtsätze, sowie gegen die neue Frachtwage erhoben Kurköln, Kurtrier und besonders Kurpfalz, kräftig Einspruch. Sie klagten gemeinsam beim Reichskammergericht, zugleich verboten sie ihren Schiffern bei hoher Geldstrafe, ihre Güter in Köln wiegen zu lassen, und da dies nach der Handhabung gar nicht im Belieben der Schiffer stand, wurden viele von ihnen bestraft. Der Einspruch der Kurfürsten beim Reichskammergericht hatte den Erfolg, daß Köln binnen acht Tagen die Abschaffung der Wage auferlegt[7]) wurde. Um dem aus dem Wege zu gehen, wußte Köln bei den Kommissaren in Holland durchzudrücken, daß diese die Fracht ohne Gewichtsangabe abfertigten, wodurch dann notgedrungen die Wiegung in Köln stattfinden mußte. Dadurch, daß auf den

[1]) Vgl. die Flugschrift v. Justus über die Frachtwage. K. Arch. 712.
[2]) Dd. St.-Arch. Verhandlungen über die Frachtwage 1791—93.
[3]) Averdunk, S. 87.
[4]) K. St.-Arch. 712/713.
[5]) Ebenda.
[6]) Dd. St.-Arch. Verh. über die Kölner Frachtwage.
[7]) Dd. St.-Arch. Verhandl. über die Kölner Frachtwage.

Frachtbriefen das Gewicht nicht mehr aufgeschrieben wurde, waren bei den Zollstellen im preußischen, pfälzischen und kurkölnischen Gebiet dem Zollbetrug unbegrenzte Möglichkeiten eröffnet. Deshalb ließen die genannten Staaten gemeinsam in Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht gegen geringe Abgaben eigene Frachtwagen errichten, und kein Schiff mehr an ihren Zollstellen durch, ohne Gewichtsangabe ihrer Waren. Dagegen erhob nun Köln — erfolglos — Einspruch, dieses Verfahren schädige den Rheinhandel! Die Gegensätze verschwanden dann in den kriegerischen Zeitläuften, indem 1793–97 die Rheinschiffahrt überhaupt fast ganz unterbrochen wurde[1]). Die Gestaltung der Dinge in der folgenden französischen Zeit geht über den Rahmen dieser Aufgabe.

Wie der Rheinverkehr der jülich-bergischen Lande in den verschiedenen Rechtsansprüchen der Reichsstadt Köln ein starkes Hindernis erfuhr, so war auch eine freie Verbindung von Mülheim an der Ruhr mit Düsseldorf durch das preußische Ruhrort nicht möglich. Der Broicher Zoll war nach Herstellung der allgemeinen Ruhrschiffahrt sehr umstritten. In Ruhrort besaß Preußen eine Schranke, die sich manchesmal den bergischen Interessen sperrte.

Ein ähnliches Sperrmittel konnte Jülich-Berg selbst, ohne eigene Interessen zu verletzen, in dem Urmonder Maaszoll gegen unliebsame Nachbarn anwenden[2]). Der Zoll wurde in Pacht gegeben, und zwar auf ein oder mehrere Jahre. Die Pachtsumme betrug 1749/52 14160 patacons[3]). In späteren Jahren fand die Verpachtung jährlich statt. 1772 erzielte sie 6000 patacons[4]). Vom Reingewinn mußte der Pächter die Hälfte der Düsseldorfer Regierung abliefern. Die Zolleinnahme in den genannten Jahren belief sich auf 19 001 patacons. Zu dem Urmonder Zoll gehörte ein Vorzoll, bei dem die Schiff- oder Kaufleute beim Eintritt in das jülicher Gebiet ein genaues Verzeichnis ihrer Güter nach Art und Gewicht anzugeben hatten, um das Vorbeifahren bei der Zollstelle zu verhüten. Seinen Nachbarn gegenüber verfuhr Kurpfalz dabei nicht weniger rücksichtslos, wie ihm selbst am Rheine geschah, zumal, wenn es sich um schwächere Nachbarn handelte. Besonders betroffen wurde Aachen, welches seine Frachtgüter aus Holland bis Urmond auf der Maas und von da zu Lande herbeizuschaffen gewohnt war. Obwohl darüber ein besonderes Abkommen bestand, war die alte Reichsstadt vielen Unfreundlichkeiten Jülichs ausgesetzt. Starke Erregung setzte es ab, als bei der Mißernte 1770 die Düsseldorfer Regierung für 298 Lasten Getreide und andere Waren,

[1]) Falke, Geschichte des deutschen Handels II, 326.
[2]) Dd. St.-Arch. Maaszollrechnungen 1749/52.
[3]) 100 patacon = 130 Rthlr.
[4]) Dd. St.-Arch. Reskriptenbücher v. 2. Febr. 1772.



die von Dortrecht kamen, und nach Aachen bestimmt waren, die Durchfuhr sperrte. So mußte alles von Maastricht und Maaseyk aus nach Aachen gefahren werden, wodurch 7252 Rthlr. Unkosten entstanden[1]). Wenn auch der Verkehr im Urmonder Hafen nicht sehr stark war, fand man es immerhin lohnend, eine gepflasterte Straße von dem Hafen durch den Ort bis zum Wege nach Sittard zu bauen[2]). Zur Einfuhr gelangten meist Steine und Kohlen. Der Stapelzoll betrug von jeder „Stapley" Kohlen „so ausländisch seint" oder Steinen 8 Kader.

Aus der Zolliste von 1744/45[3]) ist zugleich zu ersehen, welche Art Güter die Schiffe auf der Maas meist führten. (Siehe Anhang, Tabelle V.)

Auch von den in der Zolliste im Anhang nicht verzeichneten Gütern war Zoll zu zahlen, und zwar von 1 Alb. 2 Stüber brabantischen Geldes. Bei Durchsicht dieser Zolltaxe, sowie auch der Rheinfrachtlisten fällt die so verschiedenartige Maßbezeichnung sehr auf. Die meisten sind kaum mit annähernder Genauigkeit in unser heutiges Maßsystem umzusetzen, da sie innerhalb zeitlicher und örtlicher Grenzen selbst wieder verschieden sind. Daß solche Verhältnisse dem Handel und Verkehr mit ferner liegenden Orten nicht förderlich waren, liegt auf der Hand. Wie schwierig die Umsetzung der alten Maße in die modernen ist, kann eine Tabelle der Kommission für Maß und Gewicht des Roer-Departements vom 16. Ventose 7. Jahres der französischen Republik zeigen, worin die alten Maße mit dem Metermaß verglichen sind[4]).

Landmaß — Fuß — schwankt zwischen 0,26–0,28 Meter, 10 Fuß = 1 Ruthe.
1 Kanne je nach dem Ort 1,2—1,65 l.
1 Ohme = 104 Kannen Kölnisch à 1,06 l.
1 Teute 17,95 l = 15 Kannen = ½ Anker.
1 Faß Früchte Kölnisch 35,78 l, Aachen 24,6 l, Neuß 19,45 l, Düren 26,61 l.
6 Faß = 1 Malter — manchmal auch 5 Faß — 1 Maß — für Gerste und Hafer — im Aachener Gebiet 39,12 l, Gemünd 16,41 l.
1 Klafter = 2,81 Steres[5]).
Pinte Heu 0,3546 Steres.
Kalkmaß 0,639 Steres.
Torf- und Holzkohlenmaß = 144 Pfund Kölnisch = 3,42 Steres.
1 Pfd. Aachener Gebiet 468,03 g.
1 Pfd. Dürener Gebiet 476,59 g.
1 Pfd. Kölner Gebiet 267,38 g.

[1]) A. Stadt-Arch. 902, III.
[2]) Dd. St.-Arch. Maaszollrechnungen 1749/52.
[3]) Dd. St.-Arch. Maaszollrechnungen 1744/45.
[4]) Dd. S.-Arch. Feststellung der Kommission für Maß und Gewicht des Roerdepartements. 16. Ventose 7. Jahr d. franz. Republik.
[5]) Ster = Holzeinheitsmaß = 1 cbm Holz.

Diese Maße waren der Bevölkerung von Jugend auf vertraut — manche davon leben ja noch heute — und der einzelne Mann aus dem Volke hatte in Wirklichkeit doch nur mit höchstens einem Dutzend davon zu rechnen. Viel schwieriger noch als die Maß- waren die Münzverhältnisse, die bei dem häufig wechselnden Kurse und der Unmenge der gangbaren Münzen mitunter bedenkliche Erschütterungen in der Volkswirtschaft hervorzurufen imstande waren[1]). Die Münzedikte vom 3. 4. 1765, vom 13. 5. und vom 3. 8. 65 haben eine ausführliche Festsetzung der Münzkurse gebracht.

Sie finden ihren Platz im Anhang. (Siehe Anhang, Tabelle VI.)

„Alle in diesen Editten nicht benannten Münzen bleiben veruffen und verboten."

Dieser letzte Satz war es, der grenzenlose Verwirrung in einem Lande und einer Zeit anrichtete, in der die kleinen Sparer ihre Spargroschen in allen möglichen Geldsorten zu Hause oder sonstwie ängstlich verborgen hielten. Die nächste Folge war eine allgemeine Steigerung der Preise für alle Waren und auch für Lebensmittel, wegen der konventionsmäßigen Herabwürdigung der Münzsorten[2]); strenge Regierungsverordnungen ergingen, wonach demjenigen sogleich der Laden geschlossen werden sollte, der nicht die Preise wieder um $^2/_{11}$ herabsetzte[3]), denn um soviel war der Kurs der Münzen durchweg herabgesetzt worden. Trotzdem kursierten die Münzen noch vielfach im Volke nach dem alten Kurse weiter, trotz scharfer Verbote und Drohungen der Regierung.

## III. Kapitel.

# Der Innenhandel.

Jedes Zeitalter hat die Wirtschaftsform, die den herrschenden Kultur- und Staatsverhältnissen angepaßt ist. Das 17. und 18. Jahrhundert sah das Heil des Landes in dem Merkantilsystem, welches die obrigkeitliche Regelung der Ausdehnung der Verkehrswirtschaft verlangte. Es ist hier nicht der Ort nachzuweisen, wie der Merkantilismus, der zuerst in den städtischen Republiken aufgekommen war[4]), gerade zur Zeit des absoluten Wohlfahrtsstaats seine höchste Ausprägung erhalten hat und auch notwendig erhalten mußte.

[1]) Scotti, 1967, 1969, 1975.
[2]) Scotti, 1971.
[3]) Ebenda.
[4]) Sieveking, S. 20.



Hier ist nur festzustellen, daß auch der Absolutismus Karl Theodors diese Wirtschaftsform begünstigte. Das Geld im Lande zu behalten, durch eigene Produktion aller nötigen Waren möglichste Unabhängigkeit vom Auslande, zu diesem Zweck unbedingte Förderung der „Manufakturen", war das Streben der Regierung. Um möglichst billig herstellen zu können, mußten die Löhne niedrig, die Lebensmittelpreise entsprechend billig sein.

Sehen wir zu, wie die Grundsätze der Zeit in Jülich-Berg angewendet wurden und wie sie wirkten. Durch den Reichtum an Boden- und Industrieerzeugnissen eines Landes ist eine Vorbedingung für die Handelstätigkeit gegeben. An beiden war in den Herzogtümern Jülich-Berg kein Mangel. Jülich, mit vorwiegend ländlichen, und Berg mit fast nur Industrieprodukten ergänzten sich auf die glücklichste Art und Weise. Zwar gab es auch im Herzogtum Jülich, besonders im südlichen Teile, blühende Industrien und in den Tallandschaften des Bergischen nach dem Rheine zu gedieh die Landwirtschaft. Aber man kann im allgemeinen sagen, daß dem einen Landesteil der Charakter eines Ackerbau-, dem andern der eines Industriegebiets zukam. Das bewirkte, daß zwischen den Landesteilen selbst ein reger Warenaustausch stattfand. Ein schöner Beweis, daß ein Strom politisch wie wirtschaftlich nicht trennend wirkt, sondern gerade ein starkes Bindemittel darstellt, bietet eine Aufstellung der Handelsbeziehungen der durch den Rhein getrennten Herzogtümer[1]). (Siehe Anhang, Tabelle VII.)

Da jedoch infolge des starken Aufblühens der Industrie der Kaufwert des Geldes sank, steigerten sich die Preise für Lebensmittel, — ein Vorgang, der unbeabsichtigt, aber notwendig aus dem System der Regierung folgte — so daß bei dem überaus fruchtbaren Boden der Kölner Bucht auch die Landwirtschaft durchaus auf ihre Kosten kam. So erfreute sich das fruchtbare Land sorgfältigster Bebauung. Unter anderem wurde aus dem Bergischen der Kalk als unentbehrliches Düngemittel im Jülichschen bezogen[2]). In jenen Zeiten, wo Hungersnot oder wenigstens Knappheit an Lebensmitteln infolge von Mißernten nicht selten war, bildete das Jülicher Land die Kornkammer, eine Tatsache, die auch bei den regierenden Kreisen volle Schätzung fand. In normalen Zeiten ging denn auch das Jülicher Getreide über die Grenze nach Aachen, besonders nach Köln, um von da bis in den Hunsrück verkauft zu werden[3]).

[1]) Arch. Speyer 765. promemoria 1803 8. 7. S. Anhang.
[2]) Arch. Speyer 765.
[3]) K. St.-Arch. 368.

An zehn Orten in Jülich-Berg waren wöchentliche **Fruchtmärkte eingerichtet**[1]. Sinzig, Eusikirchen, Düren, Eschweiler, Sittard, Brüggen, Düsseldorf, Elberfeld, Mülheim a. Rhein und Ückerath. Diese Orte mußten jedesmal in dem Düsseldorfer Wochenblatt und vor dessen Gründung in den „wöchentlichen Intelligenzzetteln" die Marktpreise inserieren[2]. Die Märkte sollten, wenn sie auf Feiertage fielen, auf den vorhergehenden oder den folgenden Tag verlegt werden[3]); ihr Beginn war auf morgens 9 Uhr festgesetzt, sie sollten erst enden, wenn keine Käufer mehr kämen. Die Zufuhr und Rückfuhr von und zum Markte war freiwillig. Die Bauern setzten aber ihre Produkte nicht wie heute in Karren oder ganzen Ständen zum Verkaufe vor, sie führten vielmehr nur „Stahlen" oder Proben von Früchten mit sich, und man schloß den Handel dann im Beisein des Markt- oder Kornmeisters[4]). Vor 11 Uhr, wo die Marktglocke gezogen wurde, durften sich die Aufkäufer in keinen Kauf einlassen. An den Markttagen waren die Früchte von allen städtischen Abgaben befreit. An Marktpolizei mußte ein Marktmeister da sein, der über die Zahl der verkauften Malter, über Preis, über Käufer und Verkäufer Liste führte, die von der Regierung kontrolliert wurde. Dann bestand das Aufsichtsamt des „Mödders", der die Waren messen und auf ihre Güte zu untersuchen hatte. Für die nicht verkauften Früchte sollten überall Aufbewahrungsorte ermittelt, und von jedem Malter Frucht die Woche ein Stüber gezahlt werden[5]). Handelsgeschäfte überhaupt wurden hauptsächlich auf Messen oder Märkten vermittelt. Die Spezialmärkte, von denen sich einige noch bis in unsere Tage erhalten haben, bildeten eine Quelle des Erwerbs, und des Wohlstandes der Bewohner der berechtigten Stadt. Wie in Linnich und Düren Pferdemärkte bestanden, befand sich in Mülheim ein Reifenhandel für Wein- und Fischfässer, der allerdings 1776 eingegangen ist[6]). Dafür erhielt der Ort das Recht zum Ochsen- und Fruchtmarkt, der bald zum Mittelpunkt des bergischen Fruchthandels wurde. Eine viel größere Bedeutung als dem Handel mit Produkten der Landwirtschaft kam dem mit den Erzeugnissen der **Industrie** zu. Hier ist charakteristisch für die Wirtschaftsverhältnisse der früheren Zeit die Sucht nach Privilegien. Es lassen sich zwei Motive bei den Antragstellern unterscheiden: Eines, die bestehende, althergebrachte Fabrikationsart gegen neue, billigere, siegreiche Methoden zu verteidigen, und das andere Motiv, eben die Anfänge einer

[1]) Scotti 2038.
[2]) Dd. St.-Arch.
[3]) Hierfür u. ff. Scotti 2080.
[4]) Bonn, Runpel, Fischbach, Materialien, S. 649.
[5]) Cramer, Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, 22. S. 34.
[6]) Cramer, S. 127 ff.



Verbesserung in der Wirtschaft durch den Schutz der Regierung zu fördern, bis sie selbständig entwicklungsfähig geworden ist. In den vielen Gesuchen und Privilegien ist festzustellen, daß die Düsseldorfer Regierung neue Errungenschaften durchweg wohlwollend förderte[1]) und Antragsteller der ersten Art, wenn sie nur die wahren Gründe erst erkannt hatte, abwies.

Die **Privilegien** lassen sich als eine Art Ersatz für unsere Patent- und Musterschutzgesetzgebung betrachten. Hatte jemand unter Aufwand von Geld und Mühe eine Verbesserung in der Herstellung der Waren oder gar neue Handelsartikel selbst erfunden, so war er natürlich bemüht, sich die Vorteile seiner Arbeit zu sichern. An und für sich konnte jeder die Erfindung eines andern ausnützen. Da wirkten die Privilegien regulierend, indem sie dem Erfinder oder Urheber für eine Reihe von Jahren die alleinige Nutznießung seiner Mühe zusprachen. Das schloß nicht aus, daß in der Handhabung dieser Privilegien viel Mißbrauch getrieben worden ist. Weit verbreitet war die Art und Weise, durch Versprechungen, Bestechungen usw. entweder ausländische Fabrikanten irgend eines Spezialzweiges ins eigene Land zu ziehen, oder ihnen irgendwie das Fabrikationsgeheimnis zu entwenden. So bemühte sich Gustav der Dritte von Schweden, eine Anzahl seinem Reiche unentbehrlicher Schmiede in sein Land zu ziehen:[2]) Er sandte 1772/73 einen Emissär nach Berg, der erreichte, daß eine ganze Kolonie Solinger Klingenschmiede nach Schweden „floh", wo sie in Eskilstuna alle Unterstützung fanden. Wegen der in Mark bestehenden Militärpflicht fand starke Zuwanderung von dort in Berg statt, besonders in der Remscheider Gegend[3]). Einem Kaufmann aus Remscheid gelang es unter gleicher Gefahr, den Steiermärkern das Geheimnis der berühmten blauen Sensen zu entlocken[4]) und sein Vaterland mit einem neuen Industriezweige und fremden Arbeitern selbst zu bereichern. Die erste Blausensenfabrik wurde 1772 zu Müngsten gegründet[5]). Dafür wieder wußte sich Österreich an der bergischen Industrie zu rächen, indem es 1784 die Solinger Klingen, Messer und Gabeln durch außerordentliche Erhöhung der Zölle gänzlich außer Handel setzte[6]). Das konnte ebensowenig auf die Dauer den Siegeslauf der Solinger Ware hemmen, wie die Konkurrenz der neuen staatlichen Waffenfabriken im 18. Jahrhundert, z. B. Potsdam,

[1]) Von 1755 bis 1773 hat die kurfürstliche Kasse in Düsseldorf an Fabrikanten verschiedener Art 223 607 Rthlr. gezahlt. Dd. St.-Arch.
[2]) Niederrh. Blätter 1803, S. 552.
[3]) Beck, S. 958 und 59.
[4]) Niederrh. Blätter 1803, S. 554, Anm. Blaue Sensen wurden nur geschmiedet, weiße geschliffen. Beck.
[5]) Beck, S. 967.
[6]) Niederrh. Blätter 1803, S. 554.

Spandau, Klingental (Elsaß), Kopenhagen, Eskilstuna[1]). Spanien ließ sich auch von einem Franzosen verleiten, eine Klingenfabrik auf Monopol zu gründen und die Solinger Waren aus dem Reiche auszuschließen; gleichzeitig — 1780 — machte der spanische Minister Florida Blanca auf einer Reise durch Berg den Versuch bei den Solinger Klingenfabrikanten das Handwerk abzulehen[2]).

Von Interesse ist auch die Einführung der mechanischen „Kratz- Hand- und Spinnmaschine" durch Johann Gottfried Brügelmann aus Elberfeld im Jahre 1783[3]). Bisher hatten die Baumwollerzeugnisse der bergischen Industrie, als zu grob, nicht mit den feinen und einheitlich gewebten der Engländer konkurrieren können. Das lag an der erwähnten Maschine, deren Ausfuhr aus England verboten war. Nun gelang es Brügelmann, sich durch Vermittelung eines vor 20 Jahren aus Preußen nach England ausgewanderten Freundes unter großen Kosten und Schwierigkeiten eine solche Maschine zu verschaffen. Als sie ankam, wußte sie niemand in Gang zu bringen, so daß auch ein englischer Meister angeworben werden mußte, der die Maschinen dann noch verbesserte. Als Preußen von dieser Erwerbung erfuhr, ließ der König Brügelmann alle Privilegien, Baumaterial für eine Fabrik, 25% Zuschuß für Baugelder anbieten, wenn er sich im benachbarten preußischen Gebiete niederlassen wollte. Brügelmann lehnte jedoch ab, er stand im Begriffe, bei Ratingen eine neue Fabrik zu bauen, für 25 000 Rthlr., in der 1600 Spindeln aufgestellt werden sollten. Er wählte gerade Ratingen, weil zum Betrieb der Maschine ein großes Wasserrad nötig war. So wurde das Land für seine Baumwollstoffe, wie Manchester, Kattun, Barchent, Musselin, unabhängig von der englischen Einfuhr. Für seine Bemühungen erbat B. ein „exklusives Privileg", für 20 Jahre Befreiung von Gewinn- und Gewerbesteuer, sowie von Zoll- und Wegegeldern. Ich lasse die Antwort auf das Gesuch hier folgen[4]):

„Wir erteilen auf die Kratz-, Hand- und Spinnmaschine ein Privilegium exklusivum auf 12 Jahre, in dem Maße, daß solche andere weder nachgemacht, weder die derselben gehörende Arbeitsleute ihm entzogen, verführet, oder verleitet werden sollen; ferner, daß derjenige, welcher dem zuwider die zu der Fabrik und Maschine gehörende Leute unter welchem Vorwande es auch sei, zu verführen sich beigehen zu lassen, werden mit 1000 Dukaten Strafe unnachläßlich beleget, und im Nichtzahlungsfalle zum Kaiserswerther Zuchthaus lebenslänglich abgegeben werden soll."

[1]) Beck, S. 967.
[2]) Niederrh. Blätter 1803, S. 555, Anm.
[3]) Hierfür u. ff. Dd. St.-Arch.
[4]) Dd. St.-Arch.



Für die Herabsetzung des Privilegs auf 12 Jahre, sowie die Verweigerung der Steuerfreiheit wurde Brügelmann der Titel Kommerzienrat, sowie jährliche Auszahlung von 120 Rthlr. bewilligt[1]).

Während die Behörden allgemein den Handel zu fördern suchten, waren einzelne Orte, wie Lennep, bestrebt, vor andern neu aufblühenden Orten, wie Hückeswagen, Schutz durch Privilegien zu erlangen; als so Lennep 1767 vor der drohenden Konkurrenz der Hückeswagener Wollweber eine Eingabe nach Düsseldorf richtete, die Lennep eine Sonderstellung auf dem Markt gewährt hätte, wurde das abgelehnt[2]). Vielmehr erging die Verordnung[3]), daß den Lennepern, wie allen inländischen Tuchhändlern, auf den Märkten vor den Ausländern die besten Plätze eingeräumt werden sollten. Überhaupt wurden die einheimischen Händler den fremden gegenüber auf alle Art begünstigt. So war zur Beförderung der inländischen Gerbereien die Ausfuhr roher Häute beschränkt, und die Einfuhr des Leders aus Aachen und Köln verboten. Wie sehr man gemäß den merkantilistischen Grundsätzen den Reichtum des Landes in der Menge des Metallgeldes erblickte, geht aus einer Verordnung hervor[4]), welche die Ausfuhr aller Art Silber unter schwerster Strafe verbot; zugleich wurde der bei der Düsseldorfer Münze pro feine Mark Silber zu zahlende Preis auf 23 Gulden 10 Stüber festgesetzt[5]). Zugunsten des Dürener Papiers war das Sammeln der Lumpen durch Ausländer und ihre Ausfuhr[6]), der Handel mit fremdem Galmei zugunsten der Stolberger Kupferberggesellschaft untersagt[7]). Als dann im Laufe der Zeit die Stolberger Galmei-Gruben geringhaltiger wurden[8]), und die Messingwerke gezwungen waren, fremdes Galmei zu kaufen, wurde der freie Handel sowie die Ein- und Durchfuhr fremden Galmeis erlaubt[9]). Auf diese Weise war die Regierung bedacht, die einheimische Produktion zu schützen. Neben dem Einfuhrverbot von Waren schlechthin, diente auch die Zollerhöhung gern dazu, die eigene Industrie und den Handel zu kräftigen. Zur Erhaltung der inländischen Seifenfabriken wurde schon 1742 auf ausländische Seife ein Transitozoll von 40 Kronen und ein Verbrauchszoll von 60 Kronen gelegt[10]).

[1]) Ebenda.
[2]) Dd. St.-Arch.
[3]) Scotti 2012.
[4]) Scotti 2109.
[5]) Scotti 2031.
[6]) Scotti 1995.
[7]) Scotti, ebenda 1780.
[8]) Niederrh. Blätter 1803, S. 379.
[9]) Scotti 1915.
[10]) Ebenda 1504.

Neben dem Großhandel in Rohprodukten war der Kleinhandel ganz anderer Art wie heute. Geschäfte in unserem Sinne bestanden nur in größeren Städten. Die Landbevölkerung, die bei der Schwierigkeit der Verkehrswege ihren Bedarf an Waren aller Art nicht in der Stadt decken konnte, war fast ganz auf den Hausierhandel angewiesen. Ähnlich den Fuhrmannsorten bestanden auch solche, die ihren Erwerb im Hausierhandel suchten. Ein so bekannter Ort war Winterberg im Sauerland. Die Hausierer wanderten weit in den verschiedensten Ländern umher, und waren mitunter nicht ganz einwandfreie Gäste. So war denn auch in Jülich-Berg fremden Hausierern der Handel außer auf Jahrmärkten ganz untersagt[1]). Hatte ein solcher Hausierer dann genügend verdient, so konnte er sich ein Gefährt zulegen und schließlich Fuhrhalter werden. Vielfach taten sie auch Botendienste. In den Eifelgegenden war es Sitte, daß, um Betrügereien zu vermeiden, der Kaufmann den Auftrag dem Boten in die Lederkappe schrieb, der Kunde den Empfang auf gleiche Weise wieder bestätigte oder die Geldsumme, die er ihm mitgab, einschrieb[2]). Damit sich nun die Kaufleute, welche dieselben Waren vertrieben, nicht zu stark im Inlande Konkurrenz machten, erhielten sie oft bestimmte Absatzgebiete zugewiesen, die sie nicht überschreiten durften. Dabei kam es manchmal zu Streitigkeiten. So hatten z. B. die „Wolltuchtrafiquanten" von Montjoie seit 1719 Konzessionen, in ganz Jülich und Berg auf dem platten Lande hausieren zu dürfen, nur nicht in Städten, wo dergleichen Manufakturen bestünden[3]). Bald nach diesem Privileg kam es zum Streit mit Dürener Fabrikanten. Es entstand die Frage, ob die Ratsverwandten zwei Stunden um die Stadt zum Gebiet der Stadt gehörten, d. h. ob dort die Montjoier hausieren dürften oder nicht[4]). In dem Bericht an den Kurfürsten wird erwähnt, daß, wenn Jülich und Euskirchen die Stadtzone gleichweit ausdehnten, dazwischen für den Hausierer gar kein Land mehr übrig bliebe. Bis 1777 zog sich die Frage hin, wo dann der Entscheid zugunsten Montjoies ausfiel[5]). Der Konkurrenzneid konnte überhaupt zu den ungerechtesten Klagen führen. So beschwerten sich die Jülichschen Hauptstädte 1755 beim Kurfürsten darüber, daß Welt- wie Ordensgeistliche durch Handel mit Früchten, Wein, Medikamenten, Viktualien den gemeinen Handelsmann schädigten. Sie mußten abgewiesen werden, da sich, von Ausnahmen abgesehen, dieser Handel nur auf den Vertrieb der

[1]) Scotti, 1. 7. 1765.
[2]) Mitteilung von Superintendent Müller, Düren.
[3]) Stadt-Arch. Montjoie 67.
[4]) Ebenda.
[5]) Ebenda.



Produkte der Pfründe beschränkte und das nicht verboten werden konnte[1]). In Montjoie stand gerade in der Zeit von 1770 bis 90 die Tuchfabrikation in hoher Blüte[2]). Sie war ähnlich organisiert wie die im Bergischen; die Kaufleute lieferten Wolle, die in Heimstätten gesponnen und verwebt wurde, um dem Kaufherrn als Tuch wieder abgeliefert zu werden. Da die Erzeugnisse der großen Industrie mit geringer Ausnahme ins Ausland verhandelt wurden, werden diese erst im nächsten Kapitel gewürdigt werden. Hierher gehören nur Produkte, die aus dem Inlande selbst stammten und da verbraucht wurden. Unter diesem Gesichtspunkt gefaßt, verdient die Kohlenförderung als die umfangreichste den ersten Platz. Es kamen zwei Hauptgebiete in Betracht: das Eschweiler und das Ruhrkohlengebiet.

Für die Eschweiler Kohlenförderung kann man verfolgen, wie der Absatz sich ständig in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts steigert)[3], daß er aber trotzdem die Nachfrage nicht immer befriedigen kann[4]). Gegen Ende des Jahrhunderts waren etwa 300 Menschen um Eschweiler mit dem Kohlenbergbau beschäftigt[5]), dessen Ausbeute sich auf ungefähr 50 000 Karren jährlich belief. Einige gute Flötze, welche sich die kurfürstliche Regierung vorbehalten hatte, waren in eine Unzahl kleiner Felder aufgeteilt und an Private meist auf 10 Jahre verpachtet, während die Gewerke[6]) durch den Landesherrn belehnt wurden und Bruchteile ihrer Einnahme unter der Bezeichnung „Gewinnpfennig" zahlten[7]). Dieser bildete je nach der Kostspieligkeit des Abbaues den vierzehnten bis vierten Teil des Ertrages[8]). Gegen Ende des Jahrhunderts, als das Angebot die Nachfrage nicht mehr befriedigen konnte, erwog die Regierung, den Betrieb in Zukunft selbst in die Hand zu nehmen, um die Produktion zu erhöhen[9]). Bestimmte regelmäßige Lieferungen waren den Behörden vorgeschrieben: An die Jülicher Garnison auf Staatskosten, ferner an den Jülicher Kanonikus jährlich ein „Herrenwagen", sieben Wagen an den Amtmann von Heinsberg, vier den Jesuiten zu Jülich und zwei denen zu Düren[10]). Regelmäßige Abnehmer waren ferner die kurfürstliche Vogtei zu Aachen, die Kellnerei Hambach, die kurfürstlichen Schlösser, außerdem die Kohlbergs-

[1]) Düss. Arch., Landtagsakten. Capf. 38, Nr. 10.
[2]) Um 1775 hatte Montjoie ca. 4000 Einwohner. 1875 nur 2263.
[3]) Dd. St.-Arch. Eschweiler Kohlbergsrechnungen.
[4]) Niederrh. Blätter 1803, S. 382.
[5]) Schmidt, S. 174.
[6]) Stegemann, S. 9.
[7]) Beschreibung des Bergreviers Düren, S. 186. Vgl. auch Stegemann, S. 8.
[8]) Dd. St.-Arch. Eschweiler Kohlbergsrechnungen.
[9]) Stegemann, S. 31, Anm.
[10]) Kohlbergsrechnungen.

direktoren[1]). Wer Kohlen abfahren wollte, hatte beim Kohlschreiber einen Schein gegen Erlegung des „Briefchengeldes" zu lösen. Dieser bestimmte die Reihenfolge, in der die Käufer zum Verladen zugelassen wurden[2]). Als Ausnahme war den Stolberger Fabrikanten das Recht der „Preferenzkarre" zugestanden, d. h. ihre Fuhrleute gingen bei den Steinkohlengruben allen andern vor, nur denen nicht, welche der Adel sandte. Das Recht hatte die Ermunterung der Industrie zur Absicht; es beugte dem augenblicklichen Mangel vor, den man zuweilen an diesem Feuerungsmaterial empfand[3]). Die Bardenberger Gruben haben erst zu Ende unserer Epoche an Bedeutung gewonnen und sind 1803 den Eschweiler gleichwertig geworden[4]). 1791 wurde zu Eschweiler auf der Pumpe die erste Dampfmaschine aufgestellt[5]), nachdem ein ähnliches Projekt für das Wurmrevier schon 1772 von dem damaligen Abt zu Klosterrath gefaßt worden war, welches an dem Umstande scheiterte, daß man die Dampfmaschine mit der dortigen mageren Kohle nicht gehörig heizen zu können glaubte[6]). Indessen wurde die Maschine nur im Notfalle gebraucht, gewöhnlich arbeiteten die Pumpenwerke mittels eines großen Wasserrades[7]).

Auch die Kohlen des Ruhrkohlengebiets dienten in erster Linie den Bedürfnissen der heimischen Industrie. Hier hatte Mülheim a. d. Ruhr bis zur Eröffnung der allgemeinen Ruhrschiffahrt 1780 den ganzen Markt beherrscht durch Aufkauf von fremden Kohlen, die dann von Mülheim aus abtransportier wurden; die für die bergische Industrie bestimmten wurden in Düsseldorf oder in Mülheim am Rhein gelöscht[8]). Der östliche Teil des Bergischen bezog allerdings märkische Kohlen, und zwar auf dem Landwege, besonders der von Witten nach Elberfeld wurde fast ausschließlich von Kohlenfuhren befahren[9]). Die Wege waren vielfach für den Wagenverkehr zu schlecht; man beförderte daher die Kohlen auf Pferden in Lasten von etwa 300 Pfund[10]). Der Plan, in Mülheim a. Rh. einen regelrechten Steinkohlenmarkt einzurichten, um den Hande der Kölner an sich zu ziehen, scheiterte an den Kosten für die Lagerschuppen und die anderen Neubauten[11]).

[1]) Ebenda.
[2]) Beschreibung des Bergreviers Düren, S. 216.
[3]) Niederrh. Blätter 1803, S. 382.
[4]) Schmidt, S. 175.
[5]) Nach Stegemann, S. 32 erst 1794.
[6]) Beiträge zur Geschichte der Stadt Eschweiler, 162.
[7]) Ebenda.
[8]) Cramer, S. 39 ff.
[9]) Dd. St.-Arch. Abtl. Wege und Karten III, 62.
[10]) Beck, S. 967.
[11]) Cramer, S. 44.



Völligen Absatz im Innenlande fand um diese Zeit noch das Dürener Papier. Um Düren blühte die junge Papierfabrikation, als älteste ist 1666 die Papiermühle zu Kreuzau nachgewiesen[1]). Gegen Ende des 18. Jahrhunderts bestanden schon dre große Papiermühlen, drei mittlerer Größe und sieben kleine[2]). Die großen und mittleren Mühlen verfertigten bloß weißes Schreibpapier, die kleinen lieferten alle Sorten. Zusammen befanden sich in diesen Mühlen 28 Bütten, die für 80 000 Rthlr. Papier jährlich lieferten. Die Herbeischaffung der Lumpen wurde teils von eigenen Leuten der Papiermacher, teils von Händlern besorgt, die unter sich ein Konsortium bildeten. Es trat trotzdem manchmal Mangel an Lumpen ein, wie die Müller des bergischen Landes klagten, „weil bey dem höher gestiegenen Luxe die Landleute beyderlei Geschlechts, sich nicht mehr, wie ehedem, in Leinen, sondern in wollenes Tuch und andere zum Papiermachen unbrauchliche Stoffe kleiden[3])." So mußten noch Lumpen aus den Ländern zwischen Maas, Mosel, Rhein, aber auch aus Süddeutschland eingeführt werden. Jede Mühle, ob groß oder klein, zahlte dem Landesherrn jährlich vier Goldgulden oder 5 Rthlr. 36 Stüber für Wassergefälle[4]). Wie schon bemerkt, fand, von kleinen nach Holland ausgeführten Mengen abgesehen, das Papier vollkommen Absatz in Jülich und Berg[5]).

Der Waldreichtum im Bergischen und in den Eifellanden gab die Bedingung zu einem umfangreichen Handel mit Holzkohlen, die zugleich der einheimischen Industrie, soweit sie nicht mit Steinkohlen versehen war, sehr zu statten kam. In den bergischen Wäldern wurden jährlich fast 56 000 Karren Holzkohlen gebrannt, die zu 2 Rthlr. die Karre im Preise standen[6]). Die Köhler aus der Eifel lieferten nach Gemünd, Call, Simonscal und Stolberg[7]), allerdings zum Nachteil der Eisenhütten im Eifelgebiet, auch ins Bergische. Aus dem hohen Venn wurde Torf in großen Mengen nach Montjoie geführt, wo man in Färbereien Gebrauch davon machte[8]). Metallerze wurden in der Eifel vielfach gefunden.

Die Metallschätze im Lande selbst, die der Bergbau zu Tage förderte, wiesen auf industrielle Arbeit hin. Neuere Arbeiten haben die industrielle Betriebsamkeit alter Eifeler Familien wieder ins rechte Licht gerückt[9]). In den Eifel-

[1]) Papierzeitung 1903, S. 1969.
[2]) Niederrh. Blätter 1801, S. 260 u. ff.
[3]) Papierzeitung 1903, S. 1968.
[4]) Niederrh. Blätter 1801, S. 266.
[5]) Ebenda, S. 267.
[6]) Wiebeling.
[7]) Schmidt, S. 176.
[8]) Ebenda.
[9]) Vgl. Eifelfestschrift 1913, desgl. Kelleter, Geschichte d. Familie Poensgen.

bergen wurde Eisenerz an vielen Stellen gefunden: Bei Eiserfey, Schevenhütte, Gressenich, Mulartshütte, Brenig, und besonders bei Soetenich und Call, wo alljährlich ungefähr 30 000 Karren gewonnen wurden. Die Produktion war abhängig von drei Faktoren: Erz, Wasser und Holzkohle. Besonders mit der Beschaffung der beiden letzteren hatten die Hüttenbesitzer oft zu kämpfen. Es herrschte weitgehende Arbeitsteilung: Eine Fülle kleiner Bergleute liefert an die Hüttenbesitzer, die selbst meist ganz außerhalb des Bergwerksbetriebes stehen[1]). Die Tatsache, daß in der älteren Zeit die wirtschaftliche Verbindung von Hütte und Grube nur selten die Herstellung einer rechtlichen Besitzgemeinschaft zu bewirken vermochte, hat eine energische Verhüttung des Eifeleisens noch lange behindert[2]). Daher ist die Lieferung des Erzes oft unzuverlässlich, so daß teilweise Hütten ihre Erze aus dem Bergischen bezogen[3]). Das Maß des Eisens bildete in der Eifelgegend nicht die Karre, sondern die „Zomm" — Summe die fünf Karren enthielt und auf dem Platze zu 5 Rthlr. im Preise stand[4]).

In Call war der Sitz des Bergmeisters und des Berggerichts, das sich mit der Festsetzung der Abgaben sowie den Rechten und Pflichten der Bergleute befaßte und Streitigkeiten schlichtete. Im Kermeterwalde hatten die Bergleute das Holzrecht, d. h. sie durften sich dort die zum Schachtzimmern nötigen Materialien holen[5]).

Im Bergischen trat der Handel mit Produkten der Landwirtschaft und des kleinen Handwerks im Laufe des 18. Jahrhunderts immer mehr zurück hinter dem großartigen Aufschwung des Handels mit den Erzeugnissen der bergischen Großindustrie.

Drei Hauptarten von Industrien wurden gepflegt: Eisenindustrie, Garn-, Tuch- und Seidenfabrikation.

Die Entstehung der Kaufmannschaft für die bergische Eisenindustrie ist jungen Datums[6]). Zu Beginn des 18. Jahrhunderts verhandelten die Schmiede ihre Sachen selbst. Zuerst verlegten sich einige Meister mehr auf den Handel und übernahmen auch den Vorteil einzelner anderer Meister. Allmählich beschäftigten sie sich dann ausschließlich mit dem einträglicheren Handel. Von der Mitte des Jahrhunderts an bestrebten sich dann die kapitalkräftigeren Kaufleute, die größeren Hammmerwerke an sich zu bringen und einen fabrikmäßigen Betrieb einzurichten. Da sie natürlich billiger produzieren

[1]) Hashagen, S. 273.
[2]) Ebenda, S. 274. [3]) Hashagen, S. 274.
[4]) Niederrh. Bl. 1803, S. 697.
[5]) Imle S. 11.
[6]) Thun, S. 7 ff., daselbst auch Schilderung der Entwickelung der kapitalistischen Arbeitsform.



konnten, arbeiteten die ehedem selbständigen Meister bald in den Fabriken nur noch für den Kaufherrn und wurden von ihm abhängig. Unter steten Kämpfen der in Zünften organisierten Arbeiterschaft gegen die aus ihr hervorgegangenen Kaufleute hat sich diese Entwickelung vollzogen. Zu unterscheiden ist die Entwicklung der Solinger Arbeitsbedingungen von den Remscheider: letztere vollzog sich ruhiger. 1759 erhielten die Remscheider Kleinschmiede ihr Privilegium, welches ziemlich freiheitlich gestaltet war. Jeder Meister durfte mehrere Gewerbe erlernen und ausüben, und selbst auswärts Handel treiben. Aus der Zahl der Meister wurde ein „Rat" gewählt, an dessen Spitze der von der Regierung auch aus den Meistern ernannte Vogt trat. Beide zusammen bestimmten unter Hinzuziehung von Kaufleuten die Warenpreise[1]).

In Solingen war das Trucksystem vorherrschend, die Arbeiter benutzten den Siebenjährigen Krieg, um 1757 eine neue Lohnsatzordnung zu erlangen, in der festgesetzt war, daß der Lohn ihnen in barem Gelde gezahlt werden mußte. Später suchten die Schleifer dasselbe zu erreichen und stellten 1770 neue Lohnsätze auf. Die Kaufleute weigerten die Anerkennung und sperrten außer den Schleifern auch die Messerschmiede und Reider aus, die mit jenen sympathisierten. Nach Eingreifen der Regierung kam erst 1776 eine Einigung zustande, wonach die Löhne um 25% aufgebessert wurden, zugleich aber die unprivilegierten Kaufleute vom Handel ausgeschlossen wurden. Aber die starren Bedingungen paßten nicht mehr in die neue Zeit, in welcher der Gedanke des freien Wettbewerbs durchdrang. 1786 mußte die Messersatzordnung aufgegeben werden und freier Handel und freie Lohnvereinbarung trat an die Stelle[2]). Anders war es in der Elberfelder Leinen-Tuchindustrie: Hier bestand schon länger eine organisierte, kapitalkräftige Kaufmannschaft, die in den Bleichern eine Lohnarbeiterschaft besaß[3]). Die Kaufleute waren hier organisiert zu einer Zunft, von der die lohnarbeitenden Bleicher ausgeschlossen waren. Sie kauften das rohe Garn auf, ließen es bleichen, zwirnen und gaben es dann weiter an die Weber, die es in einer bestimmten Zeit zu Leinwand zu weben hatten[4]). Sozial nahmen die in einer Weberzunft vereinigten Weber eine Mittelstellung zwischen den Kaufleuten und den Bleichern ein[5]). Um größeren Gewinn zu erzielen, schickten manche Kaufherrn die in Elberfeld gebleichten und gefärbten Sachen auf die linke Rheinseite in die Gladbacher Gegend zum Weben, wo die Bevölkerung durch jahrhundertlangen Flachsanbau

[1]) Beck, S. 974.
[2]) Beck, S. 969 ff., Thun, S. 34 ff.
[3]) Thun, S. 169 ff.
[4]) Ebenda, S. 176.
[5]) Ebenda, S. 181.

mit der Behandlung des Garnes vertraut war[1]), und billiger arbeitete als die bergischen Weber. So hatte der Elberfelder Ullenberg schon 1747 um Gladbach 200 Weber und Arbeiter sowie über 100 Baumwollspinner in beständiger Arbeit[2]). Die Ware ging dann wieder ins Bergische, wo sie die letzte Pressung und Appretierung empfing und kam endlich in den Handel. Später, etwa 1770, als in Berg Arbeitermangel eintrat, holte man Gladbacher Weber dorthin. Als dann 1794 die französische Zollgrenze bis an den Rhein rückte, verlegten manche Fabrikanten ihre Industrie aufs linke Rheinufer[3]). Die Elberfelder Kaufleute vertrieben außer den Erzeugnissen der eignen Industrie noch in rein kaufmännischem Handel die Textilfabrikate Lenneps und anderer Orte. Infolge der weitgehenden Arbeitsteilung waren Unterschlagungen nicht selten. So bestand in den achtziger Jahren geradezu ein Komplott[4]): Die Weber zwackten der Wolle ganze Garnstränge ab und verkauften sie entweder durch Zwischenträger den Strumpfwirkern und Mützenmachern oder ließen die Ware auf eigene Rechnung herstellen. Erst nachdem der Betrug lange Jahre hindurch verübt worden war, wurde man dadurch aufmerksam, daß die Strümpfe und Mützen infolge der Verwendung des ungeeigneten Garnes an Güte eingebüßt hatten[5]). Eingehende Untersuchungen wurden angestellt und strenge Verordnungen gegen diese Veruntreuungen mußten von allen Kanzeln verkündet werden[6]). Alle Verordnungen konnten nicht helfen, wo der Betrug vielfach aus Not verübt wurde. Namentlich die Mißernten von 1770, später von 1789/90 brachten trotz des Verbots der Getreideausfuhr[7]) große Teuerung und starke Mißstimmung unter den Industriehandwerkern hervor, die ihre Lohnsatzung den Preisen der Lebenshaltung nicht mehr angemessen fanden[8]). Allein aus Solingen sollen jährlich 4000 Rthlr. für Handelsprozesse nach Düsseldorf gegangen sein[9]). Ein Gesuch wegen eines eigenen Handelsgerichts in Lennep wurde von der Regierung abgeschlagen[10]); gleichwohl wurde verordnet, daß die in Fabriks- und Handwerkssachen entstehenden Streitfragen, wie auch die im Fabrikwesen einschleichenden Unterschleife mit Zuziehung zweier „Handlungsdeputierten" und Werksachverständigen auf summarischem Wege, d. h. ohne Zulassung von Advokaten untersucht und rechtlich entschieden werden sollten.

[1]) Dilthey, S. 3.
[2]) Dd. St.-Arch., Landtagsakten Capf. 35/10.
[3]) Dilthey, S. 3.
[4]) Dd. St.-Arch.
[5]) Dd. St.-Arch.
[6]) Scotti, 2258.
[7]) Kölner Stadt-Arch. 368.
[8]) Niederrh. Blätter 1803, S. 566. [9]) Ebenda. [10]) Scotti 2366.



IV. Kapitel.

# Außenhandel.

Durch die Lehre des Merkantilismus war vorgeschrieben, daß zwar die industrielle Regsamkeit der Bewohner so gefördert werden müsse, daß keine Waren, die im Lande selbst hergestellt werden konnten, vom Ausland bezogen werden durften. Der entscheidende Faktor war das jedoch nicht. Über die Bedürfnisbefriedigung der eigenen Landeskinder hinaus sollte der Staat bestrebt sein, die Produktion so zu fördern, daß sie in der Lage war, auch das Ausland mit ihren Waren zu versehen und vor allem fremdes Geld ins Land zu ziehen. Das war der in Jülich-Berg im wesentlichen herrschende Grundsatz. Gegen Ende unserer Periode zeigt sich jedoch der Einfluß physiokratischer Lehren. In einem Bericht von 1803 an den Kurfürsten heißt es, daß ein Staat, der auf ergebigem Boden und dessen Wohl auf Ackerbau begründet sei, fester und dauerhafter stehe, als einer, dessen Reichtümer Fabriken sind[1]). Doch haben diese Ideen schon wegen der politischen Zeitumstände hier niemals praktische Gültigkeit erlangt.

Wurde im vorigen Kapitel mehr die Entwicklung der Unternehmen nach ihrer inneren Organisation geschildert, soll hier ein Bild des äußeren Betriebs und eine Übersicht gegeben werden über die jülich-bergischen Handelsbeziehungen zum Auslande.

Aus der Eifel ging Caller Eisenstein meistenteils nach dem Trierschen und Spanischen, das ist Oesterreichisch-Belgien[2]); für jede außer Landes gehende Karre war eine Abgabe von 8 Albus festgesetzt[3]). Dann wurde vornehmlich der Bedarf der Lütticher Gewehrfabriken an Eisen aus dem Jülicher Eifelgebiet bezogen[4]). Von den Bleiminen der Mechernicher Gegend gehörten die Roggendorfer zum Herzogtum Jülich. Sie lieferten 14 bis 15 000 Zentner Glasurblei, welches in alle Weltgegenden verkauft wurde. Um 1800 waren außerdem noch 16 Bleischmelzen im Betriebe, die annähernd 17 000 Zentner Blei jährlich lieferten[5]). Das Roggendorfer Blei wurde zu Pumpenröhren, Dachrinnen, Fensterblei und besonders Schrot verarbeitet. Die ertragreichsten Gruben gehörten dem Herrn von Meinerzhagen in Köln, wo das Blei auch verhandelt wurde, so daß der Jülicher Handel wenig vom einheimischen Fleiße genoß. 1786 belehnte die jülische Regie-

[1]) Arch. Speyer, Geh.-Akt. 765.
[2]) Niederrh. Blätter 1803, S. 697. Imle, S. 11.
[3]) Dd. St.-Arch.
[4]) Hashagen, S. 288.
[5]) Schmidt, S. 173.

rung dann eine Gesellschaft Forst & Co. mit der Treibung neuer Stollen[1]). Die heftigste Konkurrenz für die Eifelhüttenmeister in der Herbeiziehung von Arbeitskräften wie in dem Bedarf an Holzkohlen bildete der Stolberger Messinghandel[2]). Die Menge Galmei, die bei Stolberg gegraben, als Zusatz zum Kupfer bei der Herstellung von Messing gebraucht wurde, belief sich auf 30 000 Zentner[3]). Da sich die Messingproduktion bis zur französischen Revolution hin dauernd steigerte, — 1780 gab es 130 bis 140 Öfen — die Galmeilager an Ergebigkeit aber nachließen, so mußte das bestehende Galmeieinfuhrverbot aufgehoben werden[4]), so daß aus dem Herzogtum Limburg und der Aachener Gegend schon um 1770 für 28 000 Reichstaler Galmei eingeführt wurde[5]), eine Zahl, die sich später noch stark erhöhte[6]). Das zum Messing nötige Kupfer kam aus Norwegen und ging entweder über Amsterdam bis Nymwegen zu Schiff oder aber die Maas hinauf bis Urmond, um von da per Achse nach Stolberg gebracht zu werden. Die Höhe der Einfuhr betrug 15 800 Zentner im Werte von 540 000 Rthlr. Daneben hatte auch Holland großes Interesse an dem Gedeihen der Messingindustrie, da von dort jährlich für 85 000 Rthlr. Schrot (Altmessing) eingeführt wurde. In den Kaiserlichen Niederlanden konnte die Messingindustrie von Namur der Stolberger gar keine Konkurrenz machen. Um so mehr versuchte die Regierung dort durch Erhöhung der Einfuhrzölle und Galmeiausfuhrverbote die eigene Fabrikation zu heben[7]). 1765 gelang es ihr, den Stolberger Fabrikanten Schleicher ins Limburgische zu ziehen. In einer kaiserlichen Urkunde wurde ihm Domänenland zur Errichtung von zwei Kupfermühlen zur Verfügung gestellt, mit der Erlaubnis, alles was zum Betriebe nötig sei, von Stolberg herbeizuschaffen[8]).

Die Eschweiler Kohlenbergwerke vermochten den Bedarf der Stolberger Messingindustrie an Brennmaterialien nicht zu decken. Sie war daher gezwungen, neben umfangreicher Ausnutzung der heimischen Wälder aus der Auslandeifel noch für 13 560 Rthlr. Holz einzuführen[9]). Diesen Zahlen entsprach auch die Ausfuhr für fast 900 000 Rthlr. Davon ging die Hälfte nach Frankreich auf dem Landwege über Sedan oder über Holland nach Spanien und Portugal[10]). Doch

[1]) Imle, S. 28.
[2]) Hashagen, S. 278/79.
[3]) Schmidt, S. 173.
[4]) Scotti, 1780, 1915.
[5]) Jacobi.
[6]) Wiebeking.
[7]) Pelzer, S. 399 ff.
[8]) Dürener Stadt-Arch., Urk. 301.
[9]) Jacobi.
[10]) Ebenda.



wanderte auch viel in die Packhäuser der Spediteure zu Köln, von wo die Kupfermeister bis zum Debit Vorschüsse zu erhalten pflegten[1]).

An Metallindustrien bestanden im Herzogtum Jülich-außerdem bei Düren eine Fingerhutfabrik und drei Eisenschneidemühlen[2]). Die erste von diesen wurde 1743 bei „Schneidhausen" angelegt, und wurde errichtet, als mit dem Fortschreiten der Produktion das Schneiden und Hämmern von der Verhüttung getrennt wurde[3]). Ihre Rohstoffe bezogen sie hauptsächlich aus dem Schleidener Tal[4]) im Werte von 106 000 Rthlr.[5]), auf einem uralten Wege, der auf dem östlichen Rücken des Rurgebirges hinlaufend, noch heute den Namen Eisenweg führt[6]). Das geschnittene Eisen wurde teilweise nach Sittard und nach Berg verkauft, fast die Hälfte ging nach Holland und Portugal, wo es dem schwedischen sogar vorgezogen und der Preis anderer Eisen nach ihm bestimmt wurde[7]). Trotzdem hätte noch mehr verarbeitet werden können, wenn nicht die Leistungsfähigkeit durch Mangel an heimischem Roheisen beschränkt gewesen wäre.

Bedeutend umfangreicher als im Jülichschen war der Außenhandel in Eisen im Herzogtum Berg. Eisen und Stahl waren von Alters her die Grundstoffe der bergischen Industrie. Gerade in diesem Zeitraume schritt die Unternehmungslust und die Entfaltung aller Möglichkeiten dauernd vorwärts. Ein Beispiel für die neubelebende Betriebsamkeit: Im Amte Steinbach hatte ein Bauer, Kauert, eine alte verlassene Eisengrube wieder aufgemacht und verfolgt. Dabei war er so glücklich, daß er in der Zeit von zehn Jahren 50 000 Rthlr. Gewinn erzielte[8]). Mehr denn je wandte sich gerade die Landbevölkerung der einträglichen industriellen und bergbaulichen Tätigkeit zu. Das äußerte sich auch im äußeren Bilde der führenden Industrieorte. Während um die Mitte des Jahrhunderts für Elberfeld die herumgelegenen Gemüsegärten hinreichten, die Bürger zu ernähren, reisten in den letzten Jahrzehnten wöchentlich zweimal ganze Scharen von Bauern aus der Gegend von Düsseldorf nach Elberfeld, um dort Gartengewächse zu verkaufen. Ebenso ging fast alles Korn, welches in Elberfeld gebraucht wurde, von Düsseldorf dorthin[9]).

[1]) Averdunk, S. 89.
[2]) Niederrh. Blätter 1801, S. 267.
[3]) Hashagen, S. 274.
[4]) Ebenda.
[5]) Wiebeking.
[6]) Schoop, S. 7.
[7]) Hashagen, S. 274.
[8]) Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, XV, S. 170.
[9]) Brandt, S. 77. Vgl. ebenda S. 3.

Sitz der Stahlindustrie war schon seit vielen Jahrhunderten Solingen, Remscheid derjenige der Eisenwaren. Der Rohstahl wurde aus Mark, Nassau, Sauerland und Luxemburg im Werte von 240 000 Rthlr. eingeführt. An Roheisen kamen aus den gleichen Gegenden etwa 14 000 Karren für 440 000 Rthlr.[1]). An Messern und Degenklingen wurden für 700 000 Rthlr. nach Frankreich, Italien, Holland, vor allem auch auf den Messen zu Leipzig und Frankfurt verkauft, während an Eisenwaren für 1 100 000 Rthlr. nach Köln, Holland, Frankreich verhandelt wurden[2]). Im Laufe der letzten Jahrzehnte dehnte sich besonders die Remscheider Eisenindustrie sehr aus, sie verfertigte 1790 schon 4000 verschiedene Artikel, die nach Spanien, Portugal, Rußland und weiter nach Indien und Amerika versandt wurden. Es geschah wohl, daß ein Remscheider Handelshaus ein eigenes Schiff nach Amerika sandte, mit eigenen Waren beladen, wohin der Sohn vom Hause mitging. Doch ließen auch fremde Verleger, u. a. Kölner, im Bergischen Waren herstellen, um sie auf ihre Rechnung auf der Leipziger Messe zu verkaufen[3]). Starken Schaden erlitten die Remscheider in der Revolutionszeit, als Frankreich auf ihre Waren einen Eingangszoll von 10—37% legte, um sie zu veranlassen, auf das französische linke Rheinufer überzusiedeln, was teilweise gelang.[4])

Überholt wurde die bergische Eisenindustrie im 18. Jahrhundert durch die mächtig entfaltete Garn- und Tuchfabrikation, die ihren Sitz besonders in Elberfeld, Barmen, Lennep und Hückeswagen hatte.

Das Rohgarn, d. h. das aus inländischem Flachs gewonnene, wurde besonders auf der Braunschweiger Messe gekauft, aber auch im Osnabrückschen und in Ravensberg zusammen für 1½ Millionen Rthr.[5]) Die Garne wurden meist als Rückfracht der aus Limburg und Aachen zur Braunschweiger Messe fahrenden Fuhrleute transportiert. Das Rohgarn wurde an der Wupper gebleicht und zu Bändern und Leinwand verwebt. Die zur Tuchfabrikation nötige Wolle kam vorwiegend aus Spanien und Portugal nach Holland, ein kleinerer Teil, für 65 000 Rthlr. aus den Teilen des Reiches, in denen Schafzucht getrieben wurde, aus Schlesien, dem Münsterland und auch aus der Eifel. Von Holland wurde sie von bergischen Fuhrleuten entweder als Rückfrach mit dem Wagen befördert, oder ging bis Duisburg auf dem

[1]) Jacobi.
[2]) Klebe, S. 605.
[3]) Kuske, Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, XX, S. 252.
[4]) Bed, S. 975.
[5]) Jacobi.



Rhein und wurde da abgeholt[1]). Der bergische Gewerbefleiß verarbeitete die Wolle zu Tuchen, Decken, Bändern, Strümpfen usw. und führte jährlich für wenigstens 5½ Millionen Reichstaler nach Holland, Frankreich, England, aber auch nach Brabant und ins Reich aus[2]). Die Haupttuchmanufakturen bestanden zu Lennep, Hückeswagen, Radevormwald. Ein Teil der Wolle wurde von der Tuchindustrie im Jülicher Land gebraucht, diese kam zu Schiff bis Nymwegen oder auch bis Urmond, um dann zu Lande nach Düren, Eschweiler, Stolberg, Montjoie gebracht zu werden[3]). Der Gesamtwert der Wolleinfuhr betrug 1 150 000 Rthlr.

Baumwolle, nur in der bergischen Industrie, kam auf dem gleichen Wege aus Holland für 280 000 Rthlr. Zum Färben der Tuche mußten die Farbstoffe aus dem Auslande bezogen werden. Die einheimischen Farbpflanzen wurden wohl auch benutzt, konnten aber im großen nicht mit den aus Holland eingeführten tropischen, weit ertragreichern Pflanzen in Wettbewerb treten; so gingen dafür 240 000 Rthlr. aus Berg ins Ausland, während die Tuche aus dem Herzogtum Jülich zum Färben durchweg nach Limburg geschickt wurden. Erst gegen Ende des Jahrhunderts kam in Berg die Farbindustrie zu größerer Blüte. Als 1784 ein armer Sachse, der lange in der Türkei gelebt hatte, durch Elberfeld kam, verkaufte er dort aus Not das Geheimnis der Türkischrotfärberei[4]) dem Färber Braselmann für einige Goldstücke Das Verfahren wurde vervollkommnet und 15 Jahre darnach bestanden im Wuppertal bereits 150 Färbereien[5]).

Die einzelnen Fabrikzentren hatten jedes ihr bevorzugtes Absatzgebiet. Während die Dürener Tuche mehr im Inland gebraucht wurden, gingen die von Montjoie nach Frankreich und Italien. Die Barmer Bettziechen wurden meist im Reich verkauft, die Siamosen und Doppelsteine (gewürfelte Stoffe) dagegen nach Holland, um von da weiter verhandelt zu werden. Daß die Regierung um die Erweiterung des Absatzgebiets der Artikel der einheimischen Industrie besorgt war, geht aus dem zwischen Kurpfalz und Rußland 1794 abgeschlossenen Handelsvertrage hervor, der die Einfuhr aller Jülich-bergischen Produkte in Rußland gestattet[6]).

[1]) Ebenda.
[2]) Ebenda.
[3]) Hierfür und ff. siehe Jacobi.
[4]) Türkischrot: eine intensive Krappfarbe von großer Widerstandsfähigkeit gegen Mineralsäuren und Chlorkalk, besonders zur Färbung von Baumwolle verwendet, welche in einer Emulsion von Baumöl mit kohlensaurem Kali oft unter Zusatz von Schaf- und Kuhmist bearbeitet, in der Wärme getrocknet, der Luft ausgesetzt wird und das Verfahren mehrmals wiederholt wird.
[5]) Lempens, S. 46.
[6]) Scotti, 2421, desgl. Dd. St.-Arch.

Praktisch wichtiger war der ungeschriebene stille Vertrag, der tatsächlich zwischen Berg und Frankreich bestand. Die bergischen Fabrikate genossen bezüglich der Eingangsrechte in Frankreich von jeher Vorzüge, außer einem Zoll von 10% war alles unbeschwert. Dafür gelangten auch alle französischen Produkte ohne Abgabe ins Bergische[1]). Es wurden französische Weine, feine Tücher, Seide, Modewaren und Farbstoffe eingeführt, während hauptsächlich Bandwaren aus Berg und Tuche aus Montjoie nach Frankreich gingen. Vorübergehend erlitten diese Handelsbeziehungen Störungen. 1791 nämlich wurde in Frankreich der Einfuhrzoll auf Bandwaren und Tuche ganz unverhältnismäßig erhöht. Als 1793 der Krieg zwischen England und Frankreich ausbrach, wurde durch ein Dekret des Wohlfahrtsausschusses jegliche Einfuhr von Waren nach Frankreich, derart wie sie in England fabriziert wurden, besonders Baumwollstoffe, untersagt. Da nun die bergische Industrie die gleichen Dinge verfertigte, wurde sie durch das Verbot aufs stärkste geschädigt[2]). 1796 trat dann ein günstiger Umschwung ein, indem eine bergische Deputation in Paris erreichte, daß für bergische Erzeugnisse die Verfügung aufgehoben, und der Zoll wieder auf 10% herabgesetzt wurde. Von Interesse ist, daß die bergischen Produkte nach Frankreich in der Mehrzahl auf Kredit versendet werden mußten und dafür wenig bares Geld während der Revolutionszeit in das Herzogtum kam. Die Güter wurden in Wechseln bezahlt, die in Frankreich einlösbar waren und diese zur Bezahlung französischer Produkte gebraucht[3]). Doch war Frankreich für viele bergische Erzeugnisse nur Zwischenhändler.

War die Eisen- und Tuchindustrie in Jülich-Berg schon lange heimisch, so wurde die Seidenfabrikation erst in diesem Zeitraume dahin verpflanzt. In Eschweiler, Mülheim a. Rh., Kaiserswerth und Solingen entstanden Seidenfabriken in schneller Folge, die bald durch Privilegien und Einfuhrverbote geschützt, einen günstigen Aufschwung nahmen. So erzielten allein die Eschweiler Seidentuche einen Reingewinn von rund 22 000 Rthlr. jährlich[4]). Auch kleinere bergische Industriezweige standen im Auslande in gutem Rufe. Die Goldwagen aus Barmen waren ein steter Handelsartikel der Frankfurter Messe[5]).

[1]) Arch. Speyer, Geh. Akt. 765.
[2]) Otto Redlich, Elberfelder Industrie vor 100 Jahren, Berg. Zeitschr. 1910.
[3]) Arch. Speyer 765.
[4]) Wiebeking. — Dd. St.-Arch. Andrea aus Mülheim erhielt Privileg auf 25 Jahre 1764. Preyers aus Kaiserswerth 1777. Engels aus Solingen 1794, Privileg 12 Jahre.
[5]) Düsseldorfer Staatsarchiv, am 22. 1. 1782 beschwert sich die Stadt Frankfurt, daß Goldwagen aus Berg sich auf ihrem Markt mit falschem Gewicht gezeigt hätten.



Nicht unbedeutend waren die sehr alten Gerbereien bei Elberfeld, mit denen besonders das aus der Gegend von Aachen und Malmedy kommende Leder in Wettbewerb stand. In dem Teile des Jülicher Landes, der an das Reich Aachen grenzte, war als Hausindustrie die Herstellung von Nadeln sehr verbreitet, die von Aachener Kaufherren auf dem Lande in Auftrag gegeben waren, da dort billiger gearbeitet werden konnte als in der Stadt. Die städtischen Nadelmacher klagten beim Magistrat gegen die Kaufherren. 1754 erfolgte dann ein Beschluß des Rats, die auswärtigen Arbeiter auszuschließen[1]). Dagegen erhob Düsseldorf wieder Einspruch und drohte zu Repressalien zu greifen, so daß 1755 die Ratsverfügung wieder aufgehoben wurde. Trotzdem kam die Frage nicht ganz zur Ruhe, bis in dem großen Vertrage zwischen Aachen und Jülich 1777 der Ausgleich gefunden wurde, daß bei Mangel an Arbeitern in Aachen die Jülicher allen andern bevorzugt werden sollten[2]). Erwähnung verdient hier auch die beträchtliche Ausfuhr an Kalk aus den Kalköfen in der Gegend von Ratingen und Kalkum. Die Kalkgilde setzte sich aus Kalkbrennern, Kaufleuten und Schiffern zusammen. Der freie Handel war durch die strengen Bestimmungen der Gilde beeinträchtigt[3]). So mußten alle Brenner den Kalk nach Wittlaer auf das dort befindliche Kalkblech schaffen, wo er mit dem allein dort aufbewahrten Kalkmaß gemessen wurde. Dann durfte Kalk nur von den berechtigten Gildeschiffern transportiert werden; jeder durfte jedoch sein Schiff mit höchstens 300 Malter Kalk beladen. Lud er mehr, so hatte er drei Goldgulden Strafe zu zahlen. Ausgenommen, wenn zufällig noch einige Malter am Ende des Jahres im Ofen waren; die durfte er noch mitnehmen, damit sie nicht verdürben[4]). Da sonst sowohl im Bergischen, wie im Jülich'schen zerstreut Öfen bestanden, die den einheimischen Bedarf deckten, so ging der Kalk von Wittlar fast ganz in das Preußische. Als dann später die freie Ruhrschiffahrt eröffnet war[5]), konnte Cleve seinen Bedarf an Kalk aus der Grafschaft Mark decken, so daß von da an die bergische Kalkproduktion in der Gegend von Kalkum stark zurückging.

Neben der Ausfuhr der Erzeugnisse des Industrie- und des Gewerbefleißes darf nicht vergessen werden, daß auch die Landwirtschaft stark an der Ziffer der Ausfuhr beteiligt ist. Aus dem Herzogtum Jülich, das wie heute, so damals eine wahre Kornkammer war, ging in guten Jahren für nahezu

[1]) Vogelsang, S. 45.
[2]) Ebenda und Aachener Archiv, Nr. 508, Nebenvertrag 1777, § 23.
[3]) Dd. St.-Arch., Ordn. der Kalkgilde im Amte Angermund.
[4]) Ebenda.
[5]) Vgl. oben Kap. I.

1 000 000 Rthlr. Korn außer Landes[1]) nach Aachen, Köln, um in die südlichen Gebirgsgegenden bis nach Lothringen hin verkauft zu werden[2]). Fiel die Ernte schlecht aus, so war die Bevölkerung gleichwohl großer Not preisgegeben. Als 1788 eine Mißernte eintrat, wurde daher von der Regierung ein Getreideausfuhrverbot erlassen. Auf dringende Vorstellungen hin wurde Köln der Bezug freigegeben, unter der Bedingung, nur den eigenen Bedarf einzukaufen, was jedoch nicht allzu streng durchgeführt wurde[3]). Unter Hinweis auf die Köln gewährte Erlaubnis kam Aachen um dasselbe Vorrecht ein, da die Stadt sonst in „größte Not" versetzt und „völlig niedergeschlagen" würde. Auch für Aachen wurde dann die Ausnahme gemacht, doch mußte es ebenfalls bürgen, daß kein Schleichhandel getrieben würde, was versprochen, aber wenig beachtet wurde[4]). In den folgenden Jahren der französischen Revolutionskriege, von 1793 ab, drohte die Getreideversorgung oft zu versagen, Berg war gezwungen, Vorrat aus der Grafschaft Mark zu beziehen[5]), als auf dem linken Rheinufer das französische Heer stand.

1795 forderte die Regierung die Einwohner jedes Amtes zur Bildung von Privatvereinen auf, die gemeinsam Fruchtvorräte beschaffen sollten[6]). Zugleich sollten die Kapitalisten den Vereinen Geld zu den Einkäufen im Auslande vorschießen[7]).

Hiermit ist das Ende dieser Darstellung erreicht. Als Ergebnis läßt sich feststellen, daß in Jülich-Berg bereits im 18. Jahrhundert die meisten Vorbedingungen für den gewaltigen Aufschwung vorhanden waren, den das 19. Jahrhundert unseren Rheinlanden auf wirtschaftlichem Gebiete gebracht hat. In der Franzosenzeit kam dann hinzu die Befreiung des Individuums, die folgende Preußenherrschaft brachte den Freihandel innerhalb des Staatsgebietes. Im einzelnen brauchte jedoch nur das Werk des 18. Jahrhunderts, welches redlich vorgearbeitet hat, fortgesetzt zu werden. Unterstützt durch eine für die damalige Zeit durchaus maßvolle und wohlwollende Regierung, erkannten die führenden Kreise diese gerne an. War doch der Kurfürst Karl Theodor stets gerne seiner niederdeutschen Jugendzeit und der Lehren eingedenk, die ihm das blühende niederländische Wirtschaftsleben damals gegeben haben mußte.

Das fand bei seinen jülich-bergischen Untertanen Widerhall und später noch dankbare Erinnerung.

[1]) Wiedeking.
[2]) Niederrh. Blätter 1803, S. 548, geben 200 000 Malter an.
[3]) K. Arch. 368.
[4]) Aachener Arch. 225.
[5]) Lampp, S. 153 154.
[6]) Scotti 2434.
[7]) Scotti 2440.



## Tabelle I.

„Tarifa oder Preiß In welchem sämtliche Krämer in beyden Herzogtümern Gülich und Berg den fabrizierten Tabat, sowohl Rauch- als Schnupftabak aus denen Düsseldorfer und Mülheimer Haupt- wie auch noch anderen anzulegen seyenden Magazinen gegen baarer Bezahlung zu empfangen haben," als

| | Rthlr. | Str. |
|---|---|---|
| ordinari Rauchtabak in Rollen 21 Pf. per Rthlr. thut 100 Pf. | 4 | 46 |
| dto. geschnittenen 21 Pf. per Rthlr. thut | 4 | 46 |
| schwarz und braun gepreßten Rauchtabak 19 Pf. per 1 Rthlr. thut 100 Pf. | 5 | 16 |
| feinen Rauchtabak 100 Pf. | 9 | — |
| Vinzent in Paquetten Lit A 100 Pf. | 33 | 20 |
| „ „ „ „ B 100 „ | 23 | 10 |
| „ „ „ „ BC100 „ | 18 | 20 |
| „ „ „ „ C 100 „ | 14 | |
| Veritablen Kanaster No. 1 das Pf. à $1^2/_3$ Rthlr. 100 Pf. | 133 | 20 |
| No. 2 Veritablen Kanaster das Pf. $1^1/_6$ Rthlr. 100 Pf. | 116 | 14 |
| Veritablen Kanaster No. 3 das Pf. à 1 Rthlr. 100 Pf. | 100 | |
| No. 4 das Pf. à 50 Stbr. 100 Pf. | 83 | 20 |
| Schwarz kölnischer Rappe 100 Pf. | 10 | |
| Feine Karotten[1]), als Violette, Bergamotte und Rosé 100 Pf. | 12 | 30 |
| Ordinari Karotten als Mississippi und Regence 100 Pf. | 10 | 20 |
| Dto. gemahlenen 100 Pf. | 11 | 20 |
| Veritabler St. Omer 100 Pf. | 30 | |

## Tabelle II.

| | Rthlr. | Str. |
|---|---|---|
| 1 Fuder Wein | 2 | 30 |
| 1 Zulast[2]) von 5 Ohmen | 1 | 30 |
| 1 Fäßgen von 2 Ohmen | | 40 |
| 1 Enkle Ohme | | 20 |
| 1 16er oder 17er Mühlenstein | 2 | 30 |
| 100 Stück Andernacher oder Königswinter Platten | 1 | |
| 100 trockene ordinäre Bord | | 45 |
| 100 dto. 16schühige | 2 | |

[1]) Karotten = ein ausgelaugter Rückstand von Tabakblättern, aus dem Schnupftabak hergestellt wurde, vgl. Börner, S. 58 ff.
[2]) Zulast, in der rheinischen Gegend übliches Wort, um 1 Stück faß zu bezeichnen. Krünitz, Bd. 65.

| | Rthlr. | Stv. |
|---|---|---|
| 1 Malter Korn, Erbsen usw. | | 6 |
| 1 Zentner Tabak | | 1 |
| 1 Malter Gerste, Haber | | 5 |
| 1 Ballen Hirse | | 12 |
| 1 Ballen Gerste oder Mehl | | 12 |
| 1 Rolle Blei | | 12 |
| 1 Reis Leyen[1]) | | 15 |
| 1 Faß Pottasche v. 12—15 Ztr. | 1 | |
| 1 Faß Pottasche 6—9 Ztr. | | 45 |
| 1 Faß Zwetschen von 12—15 Ztr. | 1 | |
| ½ Faß Zwetschen von 6—7 Ztr. | | 40 |
| 100 Krüg Wasser | | 40 |
| 1 Kiste Glas | | 15 |
| 1 Ballen Kastanien | | 9 |
| 1 Ballen Holz à 3 Ztr. | | 20 |
| 1 Fäßel Bläusel (= Bläue) von 4 Ztr. | | 30 |
| 1 „ „ „ 3 „ | | 24 |
| 1 „ „ „ 2 „ | | 15 |
| 1 „ „ „ 1 „ | | 8 |
| 1000 Pf. Eisen | | 48 |

## Tabelle IIIa.

| Straße bzw. Ämter[2]): | Barrieren: |
|---|---|
| Sinziger Chaussee, welche der Kurfürst haben verfertigen lassen ebenso wie | Sinzig<br>Remagen<br>Oberwinter |
| Von Düsseldorf zur Grimmlinghauser Schiffbrücke, wie auch gegen Neuß | Biliker Cappel |
| Amt Grevenbroich | Grevenbroich |
| Amt Züchem | Gatzwiller |
| Amt Zülich | Jackrath<br>Möers<br>Rurbrücke |
| Straße nach Geilenkirchen | Aldenhoven<br>Nünigen |
| Amt Wilhen Stein | vor Weiden |
| Amt Geilenkirchen, nach Sittard | Geilenkirchen |
| Amt und Stadt Sittard | Gangelt — in der Stadt — |
| Amt Born | Berg |
| Zülich-Köln: Amt Kaster | Steinstraß |
| : Amt Bergheim | Elsdorf Bergheim<br>Ichendorf |

[1]) Reis — Rys — 1 Kubikmaß für Schiefer. Spahn, S. 43, Anm. 4.
[2]) Dd. St.-Arch., Karten V, 47.



| Straße von der Aachener Grenze bis Stadt Düren | Weiden<br>Eschweiler<br>Langerwehe | |
|---|---|---|
| Von Eschweiler nach Zülich | Eschweiler<br>Lünzenich | |
| Von Eschweiler bis Stollberg | Stollberg | |
| Von Linnich nach Pohl | Correnzig | |
| Niedeggen-Montjoie | auf der Schmit<br>Nidegger Brück | |
| Straßen bzw. Ämter: | Barrieren: | Pachteinn.: Rthlr. |
| Düsseldorf-Kettwig[1]) | Derendorf | |
| | Ratingen | 510 |
| | Krummen Weg | 1100 |
| Düsseldorf-Mülheim a. Rh. | Szwindasche | 732 |
| | Benrath | 565 |
| | Langenfeld | 460 |
| | Obladen | 565 |
| | Küppersteg | 215 |
| | Mülheim | 1500 |
| Mülheim-Ückerath | Brechheim | 300 |
| | Ehl | 500 |
| | Spich | 480 |
| | Siegburg | 260 |
| | Zverath | 420 |
| | Ückerath | 225 |
| Düsseldorf-Elberfeld | Grafenberg | 1200 |
| | Reineberg<br>Mettmann<br>Schoeller<br>Riedener Häuschen<br>Elberfeld. zusammen | 5982 |
| Wermelskirchner Straße — ist mit Barrieren überladen — Mülheim, Hückeswagen, Lennep bis ins Wuppertal | zusammen | 15876 |
| Elberfeld, Solingen, Hitdorf | | 6001 |
| Elberfeld, Barmen, Markt | | 3200 |
| Düsseldorf, Duisburg | | 2400 |

## Tabelle IIIb:

**Churpfälzische Chaussee-Gelds-Ordnung und Tarif wonach in den Churpfälzischen Landen von jeder Stunde chaussierten Distrikts das Chausseegeld zu bezahlen, als von jeder Stund und ab jedem abgespannten Pferd.**

[1]) Arch. Speyer, Geh. Rts.-Akten 671.

Von beladenen Güter und anderen derley schweren mit 6 Pferden bespannten Last-Wagen, ingl. der Straßburger Landkutsche und aussemischen Postwagen

| | Pf. | Kr. |
|---|---|---|
| Von einem leer fahrenden dergl. Güter- und Landwagen | 1 | |
| Von einem geladenen GüterKarch | 1 | 2 |
| Von einem solchen leer gehenden | 1 | |
| Von einem sonstigen beladenen Karch | 1 | |
| Von einem ungeladenen Karch | | 2 |
| Von einem mit Getreide und sonst beladenen Wagen | 1 | |
| Von einem jeden leeren Wagen | | 2 |
| Von einer Personen führenden Post oder anderen Gutsch | 1 | |
| Von einer leerfahrenden Gutsch | | 2 |
| Von geladenen Wägen und Kärchen, so mit Ochsen bespannt werden zwey dergleichen Stück für ein Pferd gerechnet, sohin bezahlet | 1 | |
| Und von unbeladenen | | 2 |
| Von einem lasttragenden Pferd | 1 | |
| Von einem zum Verkauf verführt werdenden Pferd | | 2 |
| Von einem Füllen | | 2 |
| Von außer Landes gebracht werdenden Schweinen, Kälber, Schaf und Hämmel, für 10 Stück | | 2 |

Unter 10 Stück aber frei zu passieren.

Chaussee-gelds Befreyte.

1. Gesammte zu dem chur- u. fürstl. pfalzgräflichen Haus gehörige Equipage, wie auch kommandirte Kriegsdienstpferde.

2. An dem churpfälzischen Hof accreditirte Gesandte.

3. Herrschaftliche Frohnfuhren.

4. Churpfälzische Unterthanen und einer Landesangesessene, zu dem Chausseebau angezogen werdende Befreyte, soviel nehmlich dasjenige betrifft, was dieselbe inner Landes zur eigenen Güter und Haus-Nothdurft, auch selbige oder andere Benachbarte an alltäglichen Victualien, als Obst, Gemüß, Butter, Eyer, und dergl. auf die in Churpfalz gehalten werdende Wochenmärkte verführen, dahingegen wenn gemeldte Unterthanen, sodann Befreyte, was außer Landes oder zum Handel und Wandel, auch um den Lohn verführet, dieselben das oben angesetzte Chausseegeld zu entrichten schuldig sein.

5. Die Postillons, welche die sogenannte ordinnaire und Estafetten auch reitende Couriers führen.

6. Alles in Churpfälzischen Landen eingehende Schlachtvieh, als Ochsen, Kühe, Kälber, Schafe und Schweine.

7. Das auf in churpfälzischen Ortschaften gehalten werdende Vieh-Märkte sowohl, als von solchen wieder abgeführt werdende Vieh letzteres jedoch nur insofern, wenn darüber die gewöhnliche aber länger nicht als drey Tage gültige Abfuhr Zeichen werden vorgewiesen, massen bey deren Ermanglung oder Vorbringung älter denn drey Tage seyender sothaner Zeichen, das oben auf außer Landes gehende Vieh gesetzte Chaussee Geld zu zahlen ist.



8. Alle hier oben nicht benannte haben das Chausseegeld ohne Ausnahme Standes, Würden und Condition Tarifmäßig zu entrichten.

Wegen Entricht und Erhebung des Inhalts obstehenden Tarifs geordneten Chaussee-Geld ist ferner zu beobachten.

a. Daß sothanes Chausseegeld alsbald bey der Abfahrt und so oft eine Chaussee passiert, wird, wenn es auch in einem Tag mehrmalen geschieht, gegen darüber von Zöllern jedem Passanten besonders abzugebende gedruckte Chausseegeldszeichen bezahlet, und wo jemand bereits einen Teil der Chaussee passiert, allda aber keine Zollstatt berührt hat, das Chausseegeld für solchen an der nächstbetretenen Zollstatt nachzuhohlen.

b. Es werden aber bloß Spazierfahrten um und nächst der Residenz-Haupt- und anderen Städten und Stellen dergestalt ausgenommen, daß die dafür sich angebende bei der ersten Station zwar frey zu passiren im Fall sie aber die zweyte berühren, alsdann wegen vermuthlicher Unterschlagung das unten d) verordnete Vierfache nachzuzahlen haben.

c. Seynd solche gelöste Chausseegeldzeichen durch Passanten unter Strafe an jeder weiters berührenden Zollstatt vorzuweisen, und an der letzten Endzollstatt zurückzugeben.

d. Wird das eigentliche Strafquantum mit Unterscheidung der frevelhaften oder nicht frevelhaften Fälle dahin festgesetzt, daß auf jeden Kreuzer des ersteren Falles ein Gulden, des letztere aber das Quadruplum oder vierfache der gewöhnlichen Gebühr zu entrichten.

e) Bloße Anmeldung bei den Zollstätten wegen des Chausseegeldes ist unter Straf verbothen und sollen auch Zöllern bey Vermeidung gleicher Strafe, bloßes Anmelden nicht annehmen, noch jemand, der das Chausseegeld wirklich verfahren, hiernächst noch Zeichen abgeben; wie denn ferners Zöllern mit sothaner Straf, auch gar der Dienstentsetzung, anzusehen seynd, wenn die selbe jemand, der des Chausseegeldes nicht befreyet diesfalls frei passiren lassen, oder einen Freveler verschweigen. Im Fall aber g) jemand zur Entrichtung des angeordneten Chausseegeldes willig, hingegen Zöller zu wenig erhebet, ist allein letzterer straffällig.

h) Zöller sollen denen Passanten mit Bescheidenheit begegnen, und wider gegenwärtige Ordnung selbige nicht beschweren, hauptsächlich in Erhebung des schuldigen Chausseegeldes, mit Abgeben der Zeichen nicht aufhalten, sondern dieselben auf das baldigste befördern des Endes allzeit beyhanden sein.

i) Wird zur Erleichter- und geschwinder Beförderung der fahrenden Extra Posten und ordinairen Postwagen, sowohl als sogenannter Landgutschen gestattet, daß die Zahlung des Chaussee geldes für jeden berührenden immer jeden ersten PostStation gelegenen Chausseemäßigen Distrikt, alsbald bey der ersten Abfahrt bis zur anderen Poststation und Abwechslung, sowohl für die Hinreise, als leer zurückgehende Pferde mit Abgabe so vieler Zeichen als der tarifmäßige Geldbetrag ausmacht erlegt werde.

Damit nun jedermänniglich, was an Chausseegeld zu entrichten und diesfalls zu beobachten sei mithin sich im Unterlassungsfall vor Strafe zu hüten wisse, soll gegenwärtige Verordnung und Tarif an jeder Chaussee Geld Station öffentlich angeschlagen werden.

Mannheim, den 12. Juni 1766.

Churpf. Reg.
Freyherr v. Benningen.

## Tabelle IV.

Braacht-Lyst op Keulen te Amsterdam by Pieter-Hendrik Dronsberg 1791.

| | Taler | Alb. |
|---|---|---|
| Arac, pro Anker | 1 | 64 |
| Hering pro Last | 34 | 64 |
| Hafe „ „ | 30 | 64 |
| Bücher, pro Zentner | 2 | |
| Baumwolle „ „ | 1 3/4 | |
| Butter „ „ | 1 1/4 | |
| Kakao „ „ | 1 1/4 | |
| Kaffee „ „ | 1 | |
| Drogerien „ „ | 1 1/2 | |
| Honig „ „ | 1 | 61 1/3 |
| Käse „ „ | 1 | |
| Kupfer „ „ | 1 | 61 1/3 |
| Manufakturen „ | 1 | |
| Marmorblöcke, pro Kubikfuß | 1/2 | |
| Orangen, pro Zentner | 2 | |
| Papier, grau, pro Zentner | 3/4 | 61 1/3 |
| Papier, weiß, | 1 | |
| Roggen, pro Last | 35 | 64 |
| Salm „ Zentner | 1 | |
| Tabak „ „ | 1 1/2 | |
| Tee „ „ | 1 1/2 | 61 1/3 |
| Seife „ „ | 1 | 61 1/3 |
| Zucker „ „ | 1 1/4 | |



## Tabelle V.

| | Alb. |
|---|---|
| Ein funtter Stärk oder guter Kohl | 3 |
| „ „ „ Schmittgeriß | 3 |
| „ Munt[1]) Kalk | 3 |
| 1000 Pf. Eisen | 8 |
| 1000 Nagelfaß von 1200 Pf. | 20 |
| 100 Pf. Kupfer | 30 |
| 1 Korb eiser Pfannen ad 1000 Pf. | 15 |
| Eichern Balken | 12 |
| pro rata Eichenholz, Brandholz | |
| ein Mühlenstein ad 12 Zentner | 20 |
| 1 Dom[2]) Bier, Wein, Nuß | 1 |
| Eine Last Hering oder Labordeu | |
| Thran | 30 |
| 100 Pf. Hol. Kaas | 20 |
| 1000 Pf. Stockfisch | 15 |
| 1000 Pf. Graacher Kaas | 10 |
| 1000 Pf Rübkuchen | 10 |
| 1 Sack Salz | 2 1/2 |
| Gesalzen Ochsenhaut jedes Stück | 2 |
| 1 Sack Wolle zu 1400 Pf. | 20 |
| 1 Sack Flachs, 900 Pf. | 10 |
| 1 Dom Butter oder Ohlig | 10 |
| 1 Fuder Rheinwein | 20 |
| 1 Sack Lack oder dergleichen Güter zu packen | 20 |
| 1 Dom Franzenwein | 5 |
| 1 Ohm Honig | 5 |
| 1 Malter Weiz | 3 |
| 1 Malter Roggen | 2 1/2 |
| 1 Malter Gerste | 1 1/2 |
| 1 Malter Haaber | 1 |
| 1 Munth Rhein oder Lahngemahl | 2 |
| 1 Munth Holzkohlen | 2 |
| 1 Schiff Mergelsteine | 15 |
| 1 Mang[3]) Kirschen | 1/4 |
| 1 Bund Stielschaufeln und dergleichen Hausrat | 20 |
| 1 Tonne Rüben, Morren und dergleichen | 1 |
| 1 Tonne oliven, capern | 15 |
| 1 Kist Druckerschollen | 6 |

[1]) Munt = etwa 1/2 cbm.

[2]) Dom = Dose, Form eines Doms (?).

[3]) Mang = Korb, ca. 30—60 Pfd. schwer, je nachdem große oder kleine Mang.

## Tabelle VI:

### Geldsorten:

Kurf. Köln.-Bayr. Pfälz. hochfürstl. Ansbachsche Herzogl. Württemberg. hochfürstl. Hessische und Fulda'sche Karolinen 6 Rthlr. 8 Stbr.

N. B. Hochfürstl. Baden Durlach'sche Hohenzollernsche und Waldeck'sche, Gräfl. Monforter seyend und bleiben gänzlich verruffen und außer Kurs gesetzt.

| | Rthlr. | Stbr. |
|---|---|---|
| Königl. französische Schild-Sommer-Luisdor nebst Fraktionen | 5 | 53 |
| „ „ franz. alte Luisd'or | 4 | 53 |
| Spanische Quadruplen | 19 | 28 |
| Kgl. Preuß. Friedrichsd'or de anno | 4 | 51 |
| Herzogl. Braunschw. Luisd'or | 4 | 51 |
| Kurf. Bayr. Maxd'or | 4 | 5 |
| Vollwichtiger Kayserl. Reichs-Dukaten | 2 | 46 |
| Kgl. Cremnitzer | 2 | 47 |
| Päpstl. und Kgl. Preuß. Dukaten Kaiserl. Russische Züricher, Holländische Herzogl. Braunschw. de 1742 | 2 | 46 |
| Souverains | 8 | 11 |

### Silbersorten:

| | Rtl. | Stbr. | Hlr. |
|---|---|---|---|
| Neue in Schrott und Korn gerechte Konventionsthaler | 1 | 20 | |
| Detto Güldiner | | 40 | |
| Kopfstück und Fraktionen | | 13 | |
| ältere Kaiserl. vorher gerechte Reichszinsthaler | 1 | 28 | |
| Kgl. Franz. Laubthaler | 1 | 30 | |
| ältere franz. Thaler oder Luis Blanc | 1 | 14 | |
| Churf. Bayr. halbe Gulden de 1746 | | 18 | |
| dto. von verschiedenen Jahren und herzogl. Württemberg | | 16 | |
| Alte 10 Stüberstücke ante 1725 geprägt | | 10 | |
| Neue Lütticher Schillinge | | 8½ | |
| Mayntzer und Bötzner de annis 1693 u. 94 | | 7½ | |
| Churbayer Rthler. de 1763 | 1 | | |
| „ 20 Creuzerstück | | 13 | |
| 10 „ Creuzerstück zu Amberg geschlagen | | 6 | 8 |
| Churtriersches 10 Creuzerstück de 1762 | | 6 | 8 |
| Herzogl. Pfalz Zweibrückenscher Thlr. | 1 | 20 | |
| 10 Kreuzerstück | | 6 | 8 |
| Fürstlich Fuldasches 20 Kreuzerstück | | 13 | |
| „ „ 10 „ | | 6 | 8 |
| Reichsstadt Frankfurtsches 20 Kreuzerstück | | 13 | |
| „ „ 10 „ | | 6 | 8 |
| „ „ Taler | 1 | 20 | |



| | Rthlr. | Stbr. |
|---|---|---|
| 8 Albusstücke zu Dorf 1738 geprägt | | 6 |
| Folgende holländische Münzen: | | |
| Gulden dermaliger Währung | | 31 |
| 1 Rthlr. oder 2½ Guldenstücke | 1 | 17 |

| | 8 Heller |
|---|---|
| alte Kopfstücke | 12 |
| halbe | 6 |
| vro 1725 geprägte 5 Stbr. stücke | 5 |
| Blafferten | 3 |
| noch in Curs belassene Stüber | 12 |
| „ „ „ „ halbe | 6 |

## Tabelle VII.

Nach Jenseits des Rheines wird aus dem Bergischen versendet[1]):

| | Rthlr. |
|---|---|
| Band, Seide, Garn etc. | 1 500 000 |
| Stahl, Eisen | 300 000 |
| Roher Stahl und Brandeisen | 200 000 |
| Klingen | 50 000 |
| Puder | 10 000 |
| Tücher | 150 000 |
| Decken | 50 000 |
| Federn | 50 000 |
| Papiere | 20 000 |
| Tabak | 25 000 |
| | 2 240 000 |

Einfuhr von Jenseits des Rheines ins Bergische:

| | |
|---|---|
| Weine | 200 000 |
| Obst | 200 000 |
| Branntwein | 300 000 |
| Krapp | 60 000 |
| Pottasche | 20 000 |
| Alaun | 10 000 |
| Farbstoffe | 50 000 |
| Kleesamen | 10 000 |
| Früchte | 2 000 000 |
| Baumöl | 30 000 |
| Sacar Lasten | 150 000 |
| Syrup — Zucker | 5 000 |
| Indigo | 150 000 |
| Baumwolle | 100 000 |
| Seide, Samt, Modewaren | 60 000 |
| Bänder, Gaze | 100 000 |

[1]) Arch. Speyer 765, promemoria vom 8. 7. 1803. Anhang zu S. 80.

| | Rthlr. |
|---|---|
| Lederwaren | 150 000 |
| Quinquaillerie | 5 00 000 |
| Spitzen | 15 000 |
| Leinen | 10 000 |
| Sparseide | 6 000 |
| Cottonerien | 25 000 |
| Hüte | 25 000 |
| Parfümerien | 6 000 |
| Tapeten | 25 000 |
| Post-, Druck-, Schreibpapiere | 15 000 |
| Tabak | 50 000 |
| Talglichter | 4 000 |
| Tücher — aus Aachen, Verviers, Montjoie, Eupen Frankreich — | 250 000 |
| Messing | 6 000 |
| Wagen und Pferdegeschirre | 5 000 |
| Nadeln | 5 000 |
| | 4 092 000 |



# Quellen und Literatur:


H. Averdunk: Die Duisburger Börtschiffahrt. Duisburg 1905.

L. Bed: Die Geschichte des Eisens. 1891—1903.

A. Becker: Die Stolberger Messingindustrie und ihre Entwicklung. 1913.

Beiträge zur Geschichte der Stadt Eschweiler und Umgegend. — Gesamttitel nicht erschienen.

Beschreibung des Bergreviers Aachen.

Beschreibung des Bergreviers Düren. Bonn 1902.

Börner: Kölner Tabakhandel und Gewerbe. Essen 1912.

J. Bongartz: Die Papierindustrie von Düren und Umgebung. Papierzeitung. Jahrgang 1903. S. 1968.

Bonn, Rumpel, Fischbach: Sammlung von Materialien zur Geschichte Dürens. 1835.

O. Brandt: Studien zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert. 1903.

F. Th. Cramer: Gewerbe, Handel und Verkehrswesen der Freiheit Mülheim a. Rh. im 18. Jahrhundert. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins. 22.

F. O. Dilthey: Die Geschichte der niederrheinischen Baumwollindustrie. Jena 1908.

Dorsch: Statistique du département de la Roer. Cologne 1804.

Eine politisch ökonomische Beschreibung des Herzogtums Berg aus dem Jahre 1740, mitgeteilt von Loewe in den Beiträgen zur Geschichte des Niederrheins. 15.

Eversmann: Eisen- und Stahlerzeugung zwischen Lahn und Lippe. 1804.

J. Falke: Die Geschichte des deutschen Handels. Leipzig 1859.

J. Falke: Die Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1869.

A. Fiegl: Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße. — Jahresbericht des k. k. Staatsgymnasiums Krems. 1913.

Konrad Frohn: Ansichten der bergischen Industrie. — Niederrheinische Blätter. Dortmund 1803.

Gothein: Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. Westdeutsche Zeitschrift. 14.

Gothein: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. 1903.

L. Häußer: Geschichte der rheinischen Pfalz. Heidelberg 1856.

M. Hafemann: Das Stapelrecht. Leipzig 1910.

J. Hashagen: Zur Geschichte der Eisenindustrie, vornehmlich in der nordwestlichen Eifel. In: Eifelfestschrift 1913.

H. Heizmann: Die Baumwolle, ihre Kultur, Geschichte und Handel. 1913.

Ilgen: Die Landzölle im Bergischen. Bergische Zeitschrift. 38.

F. Imle: Der Bleibergbau bei Mechernich. 1909.

Jacobi: Bericht über die Industrie der Herzogtümer Jülich-Berg. Mitgeteilt von Gebhardt. Bergische Zeitschrift. 37.

Kelleter: Geschichte der Familie Poensgen.

J. Kemptens: Rhein und Rheinschiffahrt. 1912.

Alb. Kern: Die Kratzenindustrie in Vergangenheit und Gegenwart. Aachen 1896.

A. Klebe: Reise auf dem Rhein. Frankfurt 1806.

W. Kliche: Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert. Berg. Zeitschrift. 37.

Koch: Geschichte der Stadt Eschweiler. 1885.

Claus Kohl: Geschichte der Stadt Zons. 1904.

Krünitz: Ökonomisch-technologische Enzyklopädie.

Kuhl: Geschichte der Stadt Jülich. 1894.

Kurpfälzischer Hof- und Staatskalender.

B. Kuske: Die Rheinschiffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17. bis 19. Jahrhundert. In: Beiträge zur Geschichte des Niederrhein. 20.

B. Kuske: Die Bonner Schiffahrt im 18. Jahrhundert. Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein. 81.
B. Kuske: Der Kölner Fischhandel vom 14. bis 17. Jahrhundert. Westdeutsche Zeitschrift. 24.
F. Lampp: Die Getreidepolitik der ehemaligen Grafschaft Mark im 18. Jahrhundert. 1912.
Lempens: Geschichte der Stadt Elberfeld. 1883.
Lipowski: Geschichte Karl Theodors. Sulzbach. 1828.
Meyers Konversationslexikon.
Münker: Die Weseler Schiffahrt, vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges. Wesel 1908.
A. Oermann: Entwicklung der Leinen-, Woll- und Baumwollindustrie in der Grafschaft Mark unter brandenburg-preuß. Herrschaft. 1909.
R. A. Peltzer: Geschichte der Messingindustrie zwischen Maas und Rhein von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Zeitschrift des Aachener Geschichts-Vereins. 30.
Philippi: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte des Siegerlandes. 1909.
Politische Korrespondenz Friedrichs des Großen.
F. Rauers: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitt. Bd. 52. 1903.
O. R. Redlich: Elberfelder Industrie vor 100 Jahren. Berg. Zeitschr. 1910.
A. Schleicher: Denkschrift für die Messingfabriken zu Stolberg bei Aachen. Niederrheinische Blätter. Dortmund 1803.
Ch. Schmidt: Le grand-duché de Berg. 1910.
J. Schmidt: Geschichte und Geographie. Crefeld 1804.
J. Schmidt: Über Fabriken, Manufakturen, Handel und Gewerbe des Roerdep. Niederrheinische Blätter. Dortmund 1801.
Schönnishöfer: Geschichte des bergischen Landes. 1896.
A. Schoop: Handel und Industrie in Düren vor der franz. Zeit. 1913.
Scotti: Sammlung der Gesetze und Verordnungen in den ehemaligen Herzogtümern Jülich und Berg. Düsseldorf 1821.
Sieveking: Grundzüge der neueren Wirtschaftsgeschichte vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. (Meisters Grundriß d. Gesch. Wiss.)
Sondermann: Geschichte der Eisenindustrie im Kreise Olpe.
Spahn: Studien zur Geschichte des Andernacher Rheinzolls.
O. Stegemann: Der Eschweiler Bergwerksverein und seine Vorgeschichte. Halle 1910.
Stieda: Hausiergewerbe in Deutschland. 1899.
A. Thun: Die Industrie am Niederrhein. Staats- u. soz. Wiss.-Forsch. 2.
Tönnies: Die Kurpfälz. Posten am Niederrhein. Beiträge zue Geschichte des Niederrheins. 1.
Clemens Vogelsang: Die Aachener Nadelindustrie. Heidelberg 1913.
Wanderung nach dem Bleiberge bei Roggendorf. Niederrheinische Blätter. 1803.
E. F. Wiebeking: Beiträge z. Churpfälzischen Staatengeschichte 1742—92. 1792.
Zuccalmaglio: Kleine Schriften.
Kgl. Staatsarchiv Düsseldorf, Abt. Jülich-Berg: Handel, Schiffahrt, Industrie. — Kellnereirechnungen. Landrentmeistereirechnungen. — Maaszollrechnungen. Landtagsakten. Eschweiler Kohlbergsrechnungen. Restriktenbücher. Karten. Wo im Text keine Einzelangaben gemacht sind, gehören die Akten der früheren Rubrik Handel, Schiffahrt, Industrie zu, die zur Zeit der Benutzung in die Neuordnung Hofkammer und Geheimer Rat gebracht wurden.
Kgl. bayr. Kreisarchiv Speyer: Abt. Handel — Geheimratsakten.
Stadtarchiv Köln: Abt. Handel und Handelszweige, Franz. Verwaltungsakten. — Abt. Douane. — Planabt.
Stadtarchiv Aachen: 225, 231, 508, 599, 902 III.
Stadtarchiv Düren: Landtagsakten, Kurf. Spezialerlasse. Urk. 301. Akte 9, 12, 13.
Stadtarchiv Montjoie: 67, 69, 75, 82.

# Lebenslauf.

Ich, Rudolf Schuler, Sohn des kgl. Rechnungsrats Friedrich Schuler, katholisch, wurde am 4. Dezember 1891 zu Düren (Rhld.) geboren. Nach Besuch der Realgymnasien in Oberhausen und Düren bestand ich dort am 16. März 1912 die Reifeprüfung. Im Sommersemester 1912 studierte ich in Freiburg Geschichte und Germanistik, hörte Vorlesungen und Übungen bei den Herren Finke, Meinecke, Kluge, Cohn, Schneider, Wolf.

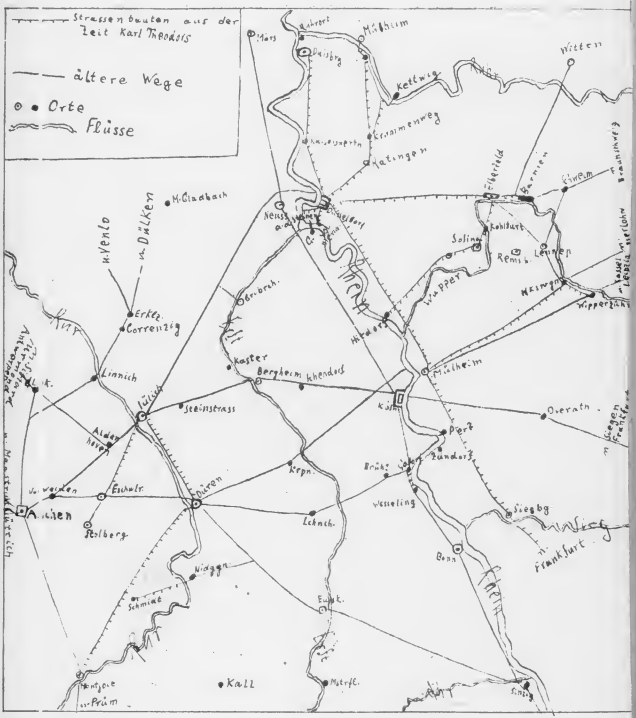
Im Oktober trat ich beim 1. k. bayr. Inf.-Regt. „König" in München als Einjährig-Freiwilliger ein und blieb nach Ablauf des Dienstjahrs dort zur Fortsetzung der Studien. In München wohnte ich Vorlesungen und Seminaren der Herren v. Heigel, v. Heckel, Marcks, Grauert, Kutscher, Wilhelm bei.

Im Sommer 1914 studierte ich in Berlin bei Delbrück, Breysig, Sternfeld, v. Sommerfeld.

Bei Ausbruch des Krieges sofort zum 33. Inf.-Regt. in Gumbinnen eingezogen, machte ich den Feldzug in Ostpreußen mit und wurde schon am 20. August 1914 in der Schlacht bei Gumbinnen durch Schrapnellschuß in die rechte Schulter schwer verwundet. Wegen starker Versteifung des Schultergelenks wurde ich Januar 1915 vom Militär entlassen. Ich bezog Ostern 1915 die Universität Bonn, wo ich mich vorzüglich dem Studium mittlerer und neuerer Geschichte, sowie deutscher Literatur hingab. Ich nahm hier teil an den einschlägigen Vorlesungen und Übungen bei den Herren v. Bezold, Cichorius, Becker, Frings, van Hamel, Litzmann, Meißner, Schulte, Smend, Störring, Wentscher.

Ende Juni 1916 wurde ich wiederum „kriegsverwendungsfähig" befunden und meldete mich daraufhin zur Doktorprüfung unter Vorlage der Arbeit: „Verkehrsverhältnisse und Handel in den ehemaligen Herzogtümern Jülich und Berg zu der Zeit des Herzogs Karl Theodor", die ich am 19. Juli 1916 cum laude bestand.

MSH


Strassenbauten aus der Zeit Karl Theodors
ältere Wege
Orte
Flüsse
Mürs
Duisburg
Mülheim
Kettwig
Witten
Krummenweg
Ratingen
Elberfeld
Barmen
Elwem
Braunschweig
Neuss
Solingen
Kohlfurt
Remsch.
Lennep
Wupper
Hasswgn
Wippergau
Erkelz.
Correnzig
Linnich
Kaster
Bergheim
Ichendorf
Mülheim
Köln
Overath
Steinstrass
Aldenhoven
Dürren
Krpn.
Brühl
Zündorf
Wesseling
Siegbg
Frankfurt
Bonn
Eschwlr.
Stolberg
Lchnch.
Nidggn
Schmidt
Kall
Mstrfl.
Sinzig
Prüm
Rur
Rhein
Wieg
Sieg
Lahn
Kurt
Lüttich
Aachen
Mannheim
Mainz
Kassel
Leipzig
Berlin
Frankfurt
Siegen
Frankfurt
Mönchen
Gladbach
Venlo
Dülken
Nimwegen
Lüttich
Aachen
Mannheim
Mainz
Kassel
Leipzig
Berlin
Frankfurt
Siegen
Frankfurt

END OF
TITLE